

Nagy Ilona

Városfejlesztési elképzelések társadalmi megítélésének vizsgálata¹⁸⁰

Bevezetés

A társadalom mindennapi életéhez alapvető térbeli keretet a települések adnak. Ezeken belül további településrészeket, körzeteket azonosíthatunk, melyek a bennük élők életmódjára, életvitelére, valamint lakókörnyezetként a saját életminőséggel való elégedettségére is kihatnak. A települési körzetek figyelembevétele azért is fontos, mert túl azon, hogy a települések többdimenziós rendszerként foghatók fel, a funkcionális és strukturális szerkezetük nem állandó, folyamatosan alakul a települést alkotó környezeti, műszaki, gazdasági-társadalmi szférákból érkező változásoknak és igényeknek megfelelően. Ezzel összefüggésben a települések, a lakókörnyezet alakítása társadalmi tevékenység, akár a fejlesztés feladatainak végrehajtását, akár az eredmények végső felhasználását értjük alatta. A településfejlesztési elképzelések bár alulról jövő kezdeményezésként valósulnak meg ideális esetben, ez általában csak részben teljesül. Azonban minden fejlesztési szakasz során érdemes lenne tájékozódni a lakossági véleményekről az adott projektekkel kapcsolatban.

A legtöbb esetben viszont ezek a vélemények nem fejeződnek ki, aminek következtében a fejlesztés gyakorlati haszna megkérdőjelezhetővé válik, hiszen akiknek az érdekét szolgálná, azok nem tudják kihasználni a fejlesztések eredményét. Gyakran csak utólag látható a tervezett és a gyakorlati haszon eltérése, és a lakossági véleményeknek is csak utólag adhatnak hangot, ha érvényre már nem is juttathatják azokat.

A téma aktualitását a lakossági megítélések figyelembevételének gyakran tapasztalható hiányán kívül az adja, hogy a településfejlesztési folyamatokba mint általában a lakókörnyezetért vagy a közösségért történő fejlesztésekbe a közösség bevonása egyre inkább indokolttá válik, mivel a közös részvétellel hozott döntések a szerves részeit képezik a társadalmi

¹⁸⁰ A dolgozatot a XXXIV. Országos Tudományos Diákköri Konferencia Társadalomtudományi Szekció Szociológia I. tagozatában különdíjjal jutalmazták.

jóllétnek és a mikrokörzetek, közösségek fejlődésére is multiplikatív hatással bírnak.

A jelen kutatás célja olyan fejlesztésekről alkotott lakossági vélemények feltárása és vizsgálata volt, amik még a megkérdezés idejében tervezési fázisban, vagy a megvalósítás kezdeti szakaszában jártak.

A kutatási kérdéseink a projektek társadalmi megítélésével kapcsolatban a következők voltak:

- Van-e különbség az egyes fejlesztési projektek fontosságának megítélésében?
- Összekapcsolódnak-e az egyes projektek a lakosság véleménye alapján?
- Milyen szociodemográfiai tényezők játszanak szerepet az egyes projektek megítélésének különbségeiben?
- Vannak-e azonosítható térbeli hatások, melyek befolyásolják a lakossági megítélést?
- Térben elkülöníthetők-e jól definiálható társadalmi hozzáállás típusok?
- Lehetőség van-e az azonosított csoportokat figyelembe véve specifikus párbeszédet folytatni a jövőbeli fejlesztési elképzelésekről?

Feltételezhetjük, hogy vannak különbségek az egyes fejlesztési projektek fontosságának megítélésében, hiszen vannak olyan fejlesztések, amelyeket szívesen fogad a lakosság, és vannak olyanok, amelyeket kevésbé, és természetesen nem is mindenki egyformán érintett a fejlesztések eredményében. Ennek hátterében szocioökonómiai és térbeli hatások is jelen vannak, melyek befolyásolják a megítéléseket. Feltételeztük továbbá, hogy a térbeli hatások kimutatásán túl feltárhatók területi különbségek is a városon belül, vagyis azonosíthatók olyan körzetek, amelyek földrajzi helyzetükből, lakosságuk összetételéből adódóan különbözőképpen viszonyulnak az egyes fejlesztésekhez.

A települések térbelisége

A tér fogalma központi helyet foglal el a földrajztudományban. A tér elméleti megközelítésével foglalkozó szakirodalmak száma az elmúlt évtizedekben igencsak növekedett (NEMES NAGY 1998; BENEDEK 2000; MÉSZÁROS 2000; DUSEK 2000; FARAGÓ 2005), de a geográfián kívül a társadalomtudományok is egyre erőteljesebben foglalkoztak a tér szerepének vizsgálatával, hiszen a különböző gondolati irányok egyre inkább a tér-idő, a szociális dimenzió, valamint a társadalom térformáló szerepe felé fordultak (DÜLL-IZSÁK 2014).

A térbeliség egyik legfontosabb kérdésköre maga a népesség térbeli eloszlása. Ennek a területileg differenciált elhelyezkedésnek pedig a konkrét megnyilvánulási formája maga a település. Ha definiálni szeretnénk a települést, akkor úgy fogalmazhatunk, hogy a település egy embercsoportnak, az embercsoport lakó- és munkahelyének térbeli együttese (MENDÖL 1963). E definíció a településkutatás mint a tudományterület kialakulásának korai szakaszában született meghatározás után azonban szükségessé vált a település funkcionális oldalról történő megragadása is. Miszerint a település egy embercsoportnak a bővített társadalmi újratermelés céljait szolgáló, az embercsoport által igénybe vett létesítmények – lakó-, munka- és pihenőhelyek, szolgáltatási intézmények – a lakosság mindennapos, rendszeres mozgástere által kijelölt funkcionális egység (BELUSZKY 1973). A funkcionális megközelítés mellett a településekkel kapcsolatban struktúrák rendszeréről is beszélhetünk, ha a települést egy adott földrajzi környezetben, annak elemeivel intenzív kölcsönhatásban élő gazdasági, társadalmi és műszaki struktúrák rendszerének tekintjük (TÓTH 1988). Azonban a település meghatározásában óvatosságra int az, hogy különböző térbeli és statisztikai módszerek szükségesek ahhoz, hogy a település határait, mibenlétét strukturálisan és funkcionálisan is meghatározhassuk (HAGGETT 2006). Akármelyik oldalról is közelítjük meg a település fogalmát, a definíciókban közös az embercsoport, a társadalom, amely nélkül nem határozható meg egyetlen település sem.

A település mint térbeli konstrukció állandóan változik, dinamikusan újratermeli magát a térben, megújult vagy új funkciójú tereket létrehozva. Ez a téralkotás fakadhat a természeti, gazdasági-társadalmi és műszaki szférák változásából, de okozhatja azt a település mentális képzete és az ezzel is összefüggő térhasználat változása (CSÉFALVAY 1990). De a legfőbb tértermelő az adott település társadalma (BENEDEK 2006; HAGGETT 2006). Ezek a megállapítások különösen igazak a városi térben. A város mint tér a társadalomtudományok sajátos témája már a városkutatás kialakulása, a chicagói város-szociológiai iskolájának 1920-as kialakulása óta (WILHELM 2005). Éppen ezért a térhasználattal, annak változásaival, a térbeli konfliktusokkal főként a városi kutatásokban találkozunk (CSÉFALVAY 1994; HAGGETT 2006). Az urbánus terekben éppen a térhasználati igények és belőlük fakadó konfliktusok eredményeként maguk a lakosok alakíthatják a település térbeliségét (ANDORKA 2006; GIDDENS 2008).

A városi tér alakítása, a településfejlesztés alapvetései

A települések alakításának összetett folyamata a településfejlesztés. A terület- és településfejlesztés olyan társadalmi tevékenység, amely a társadalom és a gazdaság területi rendszerét igyekszik – az elérendő célok megvalósításával – a kívánatosnak tekintett szintre fejleszteni. A területfejlesztés tehát a földrajzi tér, az emberiséget körülvevő természeti, társadalmi, gazdasági és művi környezet tudatos alakítását és fejlesztését, a térbeli folyamatok tervszerű irányítását jelenti (SÜLI-ZAKAR 2003). Tehát mindenképpen egy társadalmi cselekvésről van szó.

A regionális szakirodalomban szintén társadalmi tevékenységként jelenik meg a terület- és településfejlesztés folyamata (SÜLI-ZAKAR 2003). Többen adtak feladatot és missziót a területi fejlesztésnek, ezek szerint olyan társadalmi tevékenységről van szó, amely a gazdaság területi szerkezetének alakulását kívánja ellenőrizni, a spontán (regionális) gazdasági-társadalmi folyamatokat igyekszik a kisebb-nagyobb emberi közösségek befolyása alá vonni (BARTKE 1995).

Ha magát a településfejlesztést szeretnénk definiálni, azt mondhatjuk, hogy az nem más, mint a településre kiterjedő olyan társadalmi, gazdasági, térbeli-fizikai tervezési és operatív tevékenység, amelynek célja a települési lakosság életminőségének, ellátási és környezet-egészségügyi viszonyainak a javítása, a település fenntartható fejlesztésének biztosítása (KŐSZEGFALVI – LOYDL 2001).

A fejlesztési meghatározások a településfejlesztés egy fontos aspektusára is kitérnek, a térhasználatra. Hiszen a településfejlesztés a térhasználat tudatos irányítását jelenti, amelyben az egyes alrendszerek, így a területpolitika, a szabályozás, az eszközök, illetve a szervezeti és intézményi rendszer konzisztenciája alkotja a rendszer hatékony működését (FARAGÓ 2005; LÁSZLÓ-PAP 2007). Azonban a térhasználat kérdésével kapcsolatban is azt kell szem előtt tartani, hogy a teret a társadalom használja, ezért fontos megismerni az adott település lakosságának a véleményét is ezzel kapcsolatban.

Társadalmi érintettség

A városfejlesztésben ismert a top down és a bottom-up fejlesztési irány. Bár indokolt lehet az előbbi irány olyan fejlesztéseknél, ahol a magánszféra fi-

nanszírozása elégtelen működést eredményezne, azonban ez esetben is fontos ismerni az érintett lakosság nézetét az adott projekttel kapcsolatban, és nem szabad elfelejtkezni a településfejlesztés alapelveiről sem. A lakosság participációját egyértelműen megvalósító irány a második, vagyis az alulról jövő fejlesztési irány, méghozzá arról a szintről, ahol az eredmények tényleges használói, haszonélvezői helyezkednek el. Ezért is fontos a társadalmi részvétel kérdése.

A társadalmi részvétel jelentőségét számos szakirodalom tárgyalja (CSANÁDI ET AL. 2010; SÓS 2002; FÖLDI 2009; FEJES 2013). A participáció mint fogalom, a társadalom részvételét jelenti, vagyis egy közösségi részvételen alapuló tervezési folyamatot. Az IVS-ek 2008-tól kötelező elemként írják elő a társadalmi részvételt, amely az európai uniós támogatások elnyerésének formális feltétele lett (BARTA 2009). Megjegyzésként elmondható, hogy a 2014-2020. évi programozási időszakban a korábbi IVS-eket már az Integrált Településfejlesztési Stratégia váltja fel, melynek szintén fajsúlyos része a participáció biztosítása.

A közösségi tervezés a szubszidiaritásra, nyilvánosságra, participációra és partnerségre épül. A szubszidiaritás vertikális, hierarchikus szemléletet mutat a döntési szintek között. Ettől eltérően a nyilvánosság, participáció és a partnerség elve horizontális szemléletű, a közösségi tervezés különböző lépcsőfokain nyilvánulnak meg (SÓS 2002). Egy projekt megvalósítása esetén, a nyilvánosság biztosítása során a lakosságot csupán tájékoztatás szintjén vonják be. Ha a társadalmi részvétel felerősödik, a participáció elve érvényesül, ekkor egyfajta együttműködés alakul ki a résztvevő stakeholderek között. Ez a partnerség elvének alkalmazásával teljeseedik ki. Ekkor beszélhetünk a közösségi tervezésről, ami a szubszidiaritás megvalósulása. Napjainkban több országban, köztük hazánkban is, a városi környezet tervezése és átalakítása során a demokrácia részvételi formája csupán formailag jelenik meg (FÖLDI 2009; PATAKI 2007, FÜZÉR 2017).

Az önkormányzati kommunikáció szerepére hívja fel a figyelmet a hazai szakirodalom. Maga a stratégiaalkotás folyamata is csak akkor lehet sikeres, ha az a helyi vállalkozói, civil érdekcsoportok és a lakosok tudására, támogatására és elkötelezettségére támaszkodik (LETENYEI 2004; Z. KARVALICS 2002; 2005). A bevonás történhet nyilvános gyűlésekkel, oktatással, rendezvényekkel, illetve a média segítségével. Azonban ismert a faluértékelés is, mely egy gazdasági-társadalmi-környezeti témákat átfogó felmérési folyamat, melyből cselekvési terv születhet (LETENYEI 2004). A közösségi irányok és ajánlások számos eszközt hoznak, melyekkel a társadalom részvétele egy-egy fejlesztési szinten megvalósítható (LETENYEI 2010).

A magyarországi példák azonban sajnálatosan még azt a gyakorlatot követik, mely szerint a részvétel a fejlesztési elképzelésekben szinte semmilyen formában nem hozzáférhető az érintett lakosok jelentős hányada számára. Éppen ezért a fejlesztések általában nem járulnak hozzá a saját jóllétük, lakókörnyezetük minősége fejlődéséhez (BAJMÓCY ET AL 2016, 2017).

Azonban a lakosság tervezési fázisokba való bevonásán és az ő részvételi aktivitásuk mellett az is kardinális kérdés, hogy milyen az egyes projektek társadalmi megítélése. Tehát ha már megfelelő szintű és megszervezett a lakosok aktivitása a fejlesztési folyamatok egyes szakaszaiban, fontos pont, hogy vajon az aktivitásban milyen társadalmi vélemények fejeződnek ki a különböző fejlesztési elképzelésekkel szemben.

A vizsgálat módszertana

Az elemzés alapja a Szeged Studies survey kutatás-sorozat, melyet a Szegedi Tudományegyetem Szociológia Tanszéke 2000 óta évente lefolytat, melynek eredményeképpen évente rendelkezésre állnak információk a szegediek életével és a lakosok városfejlesztésről alkotott véleményével kapcsolatban. A felmérések során valószínűségi mintavételt alkalmazunk. A központi nyilvántartásból megkért, a szegedi felnőtt lakosság 10000 fős mintájából szisztematikus mintavétellel egy 1000 fős főcímlistát veszünk, amely a kérdőíves vizsgálat elemzési egységeit jelenti. A felmérés kérdezőbiztosok segítségével történik, melynek során személyes adatfelvételt végzünk. A személyes adatfelvétel előnyeit használjuk ki, mivel így sokkal nagyobb a válaszadási hajlandóság a lakosok részéről, elkerülhetők a nem megfelelő értelmezéséből adódó adatvesztési hibák, kiküszöbölhető a környezeti befolyásoló hatás (ERANUS ET AL. 2004).

A felmérés során kapott adatokkal dolgoztunk a jelen munkában arra a feltett kérdésblokkra vonatkozóan, hogy a megkérdezettek mennyire tartják fontosnak az egyes aktuális városfejlesztési elképzeléseket. Kvantitatív módszereket alkalmazva a városfejlesztési projektek megítélésének értékeit magas mérési szintű változóként elemeztük sokváltozós statisztikai módszerek segítségével, melyek a szociológiai vizsgálat szempontjából és a területi kutatás szempontjából is felhasználhatók (NEMES NAGY 2005, SIKOS 1984).

Először is szeretnénk volna felmérni, hogy az egyes fejlesztési projektek társadalmi megítélése kapcsán van-e valamilyen együttjárás az egyes fejlesztési elképzelések értékelésében. Ehhez főkomponens-elemzést végeztünk SPSS program segítségével. A célunk, hogy jól definiálható főkompo-

nensekbe rendezhessük a lakosok fejlesztési elképzeléseit, így azok társadalmi megítélésének összefüggéseire is fény derülhet. A keletkezett főkomponenseket szocioökonómiai háttérváltozók szerint jellemeztük.

Majd az egyes fejlesztéseket vizsgáltuk a lakossági megítélésük átlagai alapján, amelyhez vektorosan digitalizáltuk Szeged város térképét a legfrissebb választókörszet-határokkal QGIS program segítségével és térképen is ábrázoltuk az átlagokat, majd kategóriákba soroltuk az egyes fejlesztéseket a térbeliség hatása kapcsán.

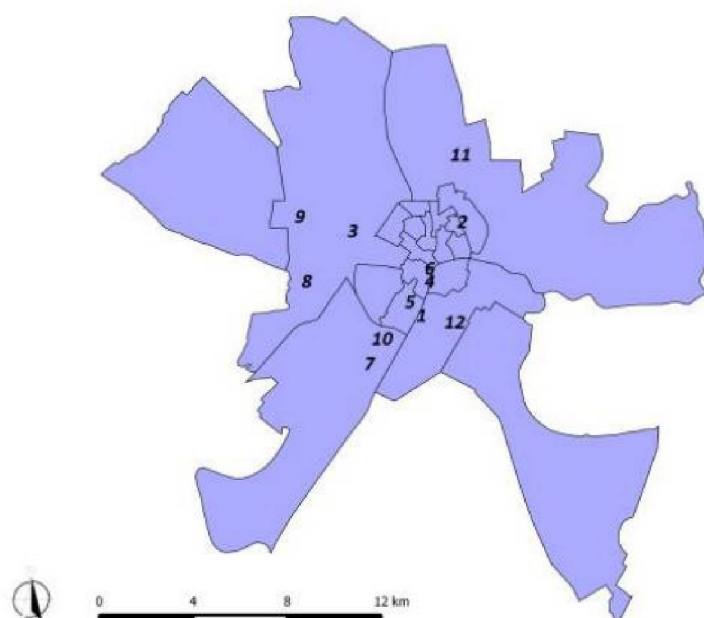
Végül klaszterelemzéssel a teljes mintát, majd a választókörszeteket csoportosítottuk aszerint, hogy a lakosok hogyan értékelik az egyes fejlesztéseket. Az eredményeket szintén QGIS programban ábrázoltuk és eredményeinket összevetettük várakozásainkkal.

Az aktuális szegedi fejlesztések társadalmi megítélése

A jelen kutatásban olyan városfejlesztési projekteket választottunk ki az Integrált Városfejlesztési Stratégia alapján, amelyek nemcsak lokálisan, azaz egy-egy önkormányzati választókerületben fontosak, hanem a város teljes lakossága számára nagy jelentőségű és ismert lehet.

1. ábra

A kiválasztott szegedi településfejlesztési projektek



Forrás: Saját szerkesztés, QGIS digitalizálással

A kiválasztott szegedi aktuális településfejlesztési projektek a következők (1. ábra):

1. Az új (harmadik) híd építése
2. Új fedett uszoda építése
3. Új labdarúgó stadion építése
4. A Tisza belvárosi szakaszának felújítása
5. Új buszpályaudvar építése
6. A Széchenyi tér felújítása
7. A gyálaréti Holt-Tisza rendbetétele
8. A szegedi reptér kereskedelmi célú fejlesztése
9. A dorozsmai vasúti felüljáró építése
10. Kerékpár út létesítése Gyálarét és Alsóváros között
11. Tramtrain Szeged és Hódmezővásárhely között
12. Tramtrain Szeged és Makó között

Az ábrán látható, hogy az önkormányzati választókörizetek nem mindegyike érintett közvetlenül a projekt megvalósulásában, illetve a térképi ábrázolással még inkább látható, hogy a fejlesztések közül vannak inkább a belső választókörizeteket, és inkább a külső választókörizeteket érintő fejlesztések is. Viszont feltételezhető, hogy a térbeli távolságok nem arányosak a fejlesztések hatásának távolságával.

A városfejlesztési projektek főkomponens-elemzése

A kutatási eredmények vizsgálatában először azt elemeztük, hogy kimutatható-e a fejlesztési elképzelések között együttjárás a társadalmi értékelések alapján. Tehát a megkérdezett lakosok számára valamilyen szempontól azonosíthatók-e a fejlesztések főkomponensei. Az elemzéshez előzetesen a fejlesztési elképzelések társadalmi megítélésének átlagát vizsgáltuk egyenlő osztásközt feltételezve a fontossági értékek között.

1. táblázat
A fejlesztési projektek fontosságának megítélése
(1-egyáltalán nem fontos, 4 kifejezetten fontos)

	Átlag	Szórás	N
Új buszpályaudvar építése	3,17	0,862	670
Új (harmadik) híd építése	3,11	0,906	670
A kerékpárút létesítése Alsóváros és Gyálarét között	3,03	0,823	670
Új fedett uszoda építése	3,02	0,941	670
A szegedi reptér kereskedelmi célú fejlesztése	2,93	0,880	670
A Tisza belvárosi szakaszának felújítása	2,92	0,820	670
A dorozsmai vasúti felüljáró építése	2,89	0,867	670
A gyálaréti Holt-Tisza rendbetétele	2,88	0,861	670
A Széchenyi tér felújítása	2,58	0,838	670
Tramtrain Szeged és Hódmezővásárhely között	2,39	0,950	670
Tramtrain Szeged és Makó között	2,33	0,954	670
Új labdarúgó stadion építése	1,75	0,914	670

Forrás: Saját elemzés, SPSS

A válaszok átlagai alapján, a legkevésbé fontosnak a labdarúgó stadion építését és a villamos-vonat (tramtrain) vonalak építését, leginkább fontosnak a buszpályaudvar és a harmadik híd építését tartják a megkérdezettek (1. táblázat).

2. táblázat
A főkomponensek kialakulása

Komponens	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	3,858	32,152	32,152	3,858	32,152	32,152	2,948	24,563	24,563
2	1,590	13,252	45,404	1,590	13,252	45,404	1,889	15,745	40,309
3	1,179	9,826	55,230	1,179	9,826	55,230	1,791	14,921	55,230
4	0,927	7,727	62,957						
5	0,824	6,863	69,820						
6	0,768	6,398	76,218						
7	0,704	5,870	82,087						
8	0,602	5,013	87,100						
9	0,515	4,293	91,393						
10	0,468	3,898	95,291						
11	0,423	3,525	98,816						
12	0,142	1,184	100,000						

Forrás: Saját elemzés, SPSS

Lefuttatva a főkomponens-elemzést látható, hogy a főkomponensek minden változó heterogenitásából nagyobb, mint 25%-ot őriznek meg. A legkisebb százalékot, 39%-ot a Széchenyi tér megújításával kapcsolatos változók heterogenitásából, legtöbbet, 91%-ot a villamos-vonattal (tramtrain) kapcsolatos változók heterogenitásából őriznek meg (2. táblázat).

Három főkomponens keletkezik. A három főkomponens együtt a teljes információtartalom 55,23%-át tömöríti. Rotálást alkalmazva az első fő-

komponens a teljes információtartalom 24,563%-át, a második 15,745%-át, a harmadik 14,921%-át tartalmazza.

A Varimax rotálást elvégezve a fejlesztések főkomponensei és a hozzájuk tartozó projektek láthatóvá váltak, melyek alapján a képződött főkomponenseket definiálhatjuk.

3. táblázat
A fejlesztések főkomponensei

	Főkomponensek		
	gazdasági-turisztikai vonzóhatás	tramtrain	sport, regionális vonzóhatás
A kerékpárút létesítése Alsóváros és Gyálarét között	0,713		
A gyálaréti Holt-Tisza rendbetétele	0,667		
A dorozsmai vasúti felüljáró építése	0,649		
A Tisza belvárosi szakaszának felújítása	0,618		
A szegedi reptér kereskedelmi célú fejlesztése	0,600		
A Széchenyi tér felújítása	0,588		
Új buszpályaudvar építése	0,504		
Tramtrain Szeged és Hódmezővásárhely között		0,937	
Tramtrain Szeged és Makó között		0,934	
Új labdarúgó stadion építése			0,723
Új fedett uszoda építése			0,697
Új (harmadik) híd építése			0,632

Forrás: Saját elemzés, SPSS

Az első főkomponensbe belső és külső városkörzetek gazdasági növekedési és turisztikai vonzó hatással bíró fejlesztései tartoznak, mint a gyálaréti fejlesztések, a dorozsmai vasúti felüljáró, a Tisza-part rekonstrukció, a reptér, a Széchenyi tér és a buszpályaudvar fejlesztése. A belvárosi köztérfelújítás és vízpart rekonstrukció térben is koncentrálódó fejlesztések, ezek kiegészülve a közlekedésfejlesztéssel Szeged turisztikai és gazdasági értékét is növelhetik. Hasonló rekreációs és közlekedési potenciálokat jelentenek a külső városrészek fejlesztései is, ezért is kerülhettek egy főkomponensbe. A második főkomponenshez tartozik a tramtrainnel kapcsolatos két vonal fejlesztése mint Szegedhez kapcsolódó térségfejlesztési projektek. Mindkét fejlesztés

fontos a térségi közlekedés szempontjából, de kiemelkedően fontos a temesvári vasútvonal kiépítése szempontjából is, ezért kerülhettek egy főkomponensbe. A harmadik főkomponenshez a vonzó hatású sportlétesítmények tartoznak mint a labdarúgó stadion, a fedett uszoda, valamint a regionális vonzóhatást képviselve a harmadik híd építése (3. táblázat).

A főkomponensek jellemzése szocioökonómiai háttérváltozók szerint

A főkomponensek és a háttérváltozók kapcsolatát vizsgálva a főkomponensek értékeit a jobb értelmezhetőség miatt átkonvertáltuk egy 0-100-ig terjedő skálára.

4. táblázat

A fejlesztések fontosságának megítélése főkomponensenként nemek szerint

	A kérdezett neme	N	Átlag	Szórás
gazdasági-turisztikai vonzóhatás_0_100	férfi	342	57,9	19,8
	nő	326	61,2	17,5
tramtrain_0_100	férfi	342	43,6	21,0
	nő	326	45,3	22,4
sport, regionális vonzóhatás_0_100	férfi	342	50,7	18,0
	nő	326	47,8	18,1

Forrás: Saját elemzés, SPSS

Elemezve, hogy a nemek között van-e különbség a főkomponensek mentén, az első és a harmadik főkomponens esetén kimutatható szignifikáns eltérés a nemek között (első főkomponens: $t=-2,323$, $p=0,02$, második főkomponens: $t=-0,995$, $p=0,32$, harmadik főkomponens: $t=2,125$, $p=0,034$). A férfiak és a nők fejlesztési kérdésekre vonatkozó megítéléseik átlaga az első főkomponens esetében a nőknél mutat nagyobb, 61,2 átlagos értéket, míg a férfiak átlaga ez alatt marad, 57,9 értékkel. Vagyis a nők válaszaik szerint fontosabbnak tartják a gyálaréti fejlesztéseket, a dorozsmai vasúti felüljáró, a Tisza-part rekonstrukció, a reptér, a Széchenyi tér és a buszpályaudvar fejlesztését, mint a férfiak. A harmadik főkomponens esetében viszont a férfiak

mutatnak magasabb átlagot, 50,7 értékkel, vagyis ők fontosabbnak ítélik meg a labdarúgó stadion, a fedett uszoda és a harmadik híd építését, mint a nők, akik átlagosan 47,8 értékkel rendelkeznek ezekkel a fejlesztésekkel kapcsolatban (4. táblázat).

5. táblázat

A fejlesztések fontosságának megítélése főkomponensenként korcsoportok szerint

		N	Átlag	Szórás
gazdasági-turisztikai vonzóhatás_0_100	35 éves és fiatalabb	197	57,9	18,7
	36 – 48 éves	185	59,1	19,3
	49 – 61 éves	146	59,3	19,7
	62 éves és fiatalabb	134	63,5	17,2
	Összesen	663	59,7	18,9
tramtrain_0_100	35 éves és fiatalabb	197	48,4	20,9
	36 – 48 éves	185	42,8	21,1
	49 – 61 éves	146	41,2	23,6
	62 éves és fiatalabb	134	44,4	21,1
	Összesen	663	44,4	21,7
sport, regionális vonzóhatás_0_100	35 éves és fiatalabb	197	40,6	16,2
	36 – 48 éves	185	52,1	16,8
	49 – 61 éves	146	50,5	17,7
	62 éves és fiatalabb	134	56,5	18,5
	Összesen	663	49,2	18,2

Forrás: Saját elemzés, SPSS

Korcsoportok szerinti különbségeket vizsgálva a második és a harmadik főkomponens esetén mutathatók ki szignifikáns különbségek (első főkomponens: $F=2,445$, $p=0,063$, második főkomponens: $F=3,622$, $p=0,013$, harmadik főkomponens: $F=26,373$, $p<0,0001$). Post hoc tesztek lefuttatva szignifikáns különbség mutatható ki a legtöbb korcsoport között. Az átlagokat tekintve a második főkomponens esetén a 35 éves vagy az alatti korcsoportba tartozók számára a legfontosabb a tramtrain vonalak kiépítése, 48,4 átlagos értékkel. Ezt követi a 62 éven felüliek átlagos megítélése 44,4 érték-

kel. A középkorúak kevésbé tartják fontosnak ezeket a fejlesztéseket. A harmadik főkomponens esetén a legfontosabbnak a 62 éven felüliek tartják a labdarúgó stadion, a fedett uszoda és a harmadik híd megépítését, 56,5 átlagos értékkel. A középkorú korcsoportok átlagosan kevésbé ítélik fontosnak ezeket a fejlesztéseket. A legkevésbé fontosnak pedig a 35 éves és az alatti korcsoportba tartozók tartják ezeket a fejlesztéseket, 40,6 átlagos értékkel (5. táblázat).

6. táblázat

A fejlesztések fontosságának megítélése főkomponensenként iskolai végzettség szerint

		N	Átlag	Szórás
gazdasági-turisztikai vonzóhatás_0_100	Általános iskola vagy alacsonyabb végzettség	35	59,1	23,4
	Középfokú végzettség érettségi nélkül	124	61,8	17,1
	Érettségi	208	59,3	18,9
	Felsőfok (diploma)	300	59,2	18,6
	Összesen	668	59,7	18,7
tramtrain_0_100	Általános iskola vagy alacsonyabb végzettség	35	44,5	20,1
	Középfokú végzettség érettségi nélkül	124	43,9	22,0
	Érettségi	208	44,4	22,3
	Felsőfok (diploma)	300	44,7	21,5
	Összesen	668	44,5	21,7
sport, regionális vonzóhatás_0_100	Általános iskola vagy alacsonyabb végzettség	35	38,1	20,4
	Középfokú végzettség érettségi nélkül	124	49,5	19,5
	Érettségi	208	46,3	17,7
	Felsőfok (diploma)	300	52,7	16,6
	Összesen	668	49,3	18,1

Forrás: Saját elemzés, SPSS

Az iskolai végzettség kategóriák közötti eltéréseket vizsgálva az tapasztalható, hogy szignifikáns eltérés csak a harmadik főkomponens esetén mutatható ki (első főkomponens: $F=0,645$, $p=0,586$, második főkomponens: $F=0,035$, $p=0,991$, harmadik főkomponens: $F=10,386$, $p<0,0001$). Post hoc tesztek lefuttatva szignifikáns különbség mutatkoznak majdnem minden iskolai

végzettség kategória között az átlagokat tekintve. Az általános iskolai vagy annál alacsonyabb végzettséggel rendelkezők számára a legkevésbé fontos a labdarúgó stadion, a fedett uszoda és a harmadik híd építése, mivel csak 38,1 átlagos értéket mutatnak. Fontosabbak ezek a fejlesztések a középszintű végzettséggel rendelkezőknek, 49,5 és 46,3 átlagos értékekkel, és a legfontosabbnak a felsőfokú végzettséggel rendelkezők látják ezeket a fejlesztéseket, 52,7 átlagos értékkel (6. táblázat).

7. táblázat

A fejlesztések fontosságának megítélése főkomponensenként egy főre jutó jövedelem szerint

		N	Átlag	Szórás
gazdasági-turisztikai vonzóhatás_0_100	60000,00 Ft és az alatti	78	63,6	19,8
	60000,01 - 90000,00 Ft	96	60,0	20,8
	90000,01 - 125000,00 Ft	83	65,4	14,9
	125000,01 Ft és feletti	74	62,8	15,6
	Összesen	332	62,8	18,1
tramtrain_0_100	60000,00 Ft és az alatti	78	46,3	23,3
	60000,01 - 90000,00 Ft	96	42,5	23,2
	90000,01 - 125000,00 Ft	83	45,1	23,8
	125000,01 Ft és feletti	74	44,5	21,9
	Összesen	332	44,5	23,0
sport, regionális vonzóhatás_0_100	60000,00 Ft és az alatti	78	50,9	19,6
	60000,01 - 90000,00 Ft	96	47,8	17,6
	90000,01 - 125000,00 Ft	83	44,6	15,3
	125000,01 Ft és feletti	74	53,3	17,0
	Összesen	332	49,0	17,6

Forrás: Saját elemzés, SPSS

Az egy főre eső jövedelemkategóriák közötti különbségeket vizsgálva szintén az tapasztalható, hogy csak a harmadik főkomponens esetén mutatható ki szignifikáns eltérés e kategóriák között (első főkomponens: $F=1,389$, $p=0,246$, második főkomponens: $F=0,414$, $p=0,743$, harmadik főkomponens: $F=3,7$, $p=0,012$). Post hoc tesztek futtatva a harmadik és a negyedik jövedelemkategória esetén mutatható ki szignifikáns különbség az átlagokat tekintve. A legalacsonyabb és a legmagasabb jövedelmi kategóriába tartozók számára fontosabbak ezek a fejlesztések, 50,9 és 53,3 átlagos értékekkel, míg a középső jövedelmi kategóriákba tartozók kevésbé tartják fontosnak ezeket a fejlesztéseket, 47,8 és 44,6 átlagos értékekkel (7. táblázat).

Mint látható, a szocioökonómiai változók szerint a főkomponensek átlagai csak a nemeknél mutatnak szignifikáns különbségeket az 1. főkomponens esetén is, a többi háttérváltozó esetében csak a 2. és 3. főkomponensek mentén találunk szignifikáns különbségeket.

A főkomponensek jellemzése területi szempont szerint

Mivel a háttérváltozók alapján szinte csak a második és harmadik főkomponensek esetén mutatható ki differencia, az első és egyben legtöbb projektet magába foglaló főkomponens esetén ilyen különbségeket nem találtunk, feltételeztük, hogy más differenciáló tényező játszhat szerepet az ide tartozó projektek megítélésének különbségében. Feltételezve, hogy ez a térbeliség hatása, a főkomponensek adatait lefuttattuk önkormányzati választókerületek szerint is.

8. táblázat

A fejlesztések fontosságának megítélése főkomponensenként választókerületek szerint

Választó- körzet	gazdasági-turisztikai vonzóhatás_0_100			tramtrain_0_100			sport, regionális von- zóhatás_0_100		
	N	Átlag	Szórás	N	Átlag	Szórás	N	Átlag	Szórás
1	27	40,19	29,31	27	34,33	19,64	27	39,87	16,99
2	26	69,98	15,27	26	36,20	19,87	26	51,42	14,63
3	40	63,55	16,12	40	49,18	20,92	40	53,64	17,75
4	39	67,91	12,23	39	42,82	21,24	39	48,62	19,74
5	42	61,70	13,94	42	43,37	20,98	42	51,60	17,13
6	32	58,92	22,60	32	49,15	19,45	32	54,84	16,07
7	34	63,20	18,80	34	46,31	23,17	34	53,54	19,73
8	39	55,32	19,62	39	38,52	18,10	39	43,77	17,11
9	30	56,73	14,68	30	40,73	14,34	30	45,69	15,61

10	32	68,56	15,93	32	45,81	26,17	32	48,17	17,30
11	30	63,60	14,81	30	39,06	24,93	30	48,10	12,95
12	39	56,18	16,89	39	45,27	20,42	39	51,45	17,24
13	35	52,72	19,23	35	45,48	19,28	35	49,36	15,71
14	37	63,10	16,17	37	48,54	23,84	37	43,23	16,62
15	33	52,35	22,32	33	49,24	25,47	33	47,69	20,99
16	18	48,70	21,83	18	36,57	19,55	18	51,51	19,54
17	28	63,31	17,89	28	47,49	24,62	28	47,75	17,62
18	33	62,09	17,78	33	45,37	19,08	33	48,62	19,14
19	43	56,92	16,23	43	46,75	22,79	43	53,56	22,58
20	27	60,36	14,21	27	51,33	22,59	27	50,85	20,25
Összesen	670	59,60	18,81	670	44,43	21,68	670	49,26	18,10

Forrás: Saját elemzés, SPSS

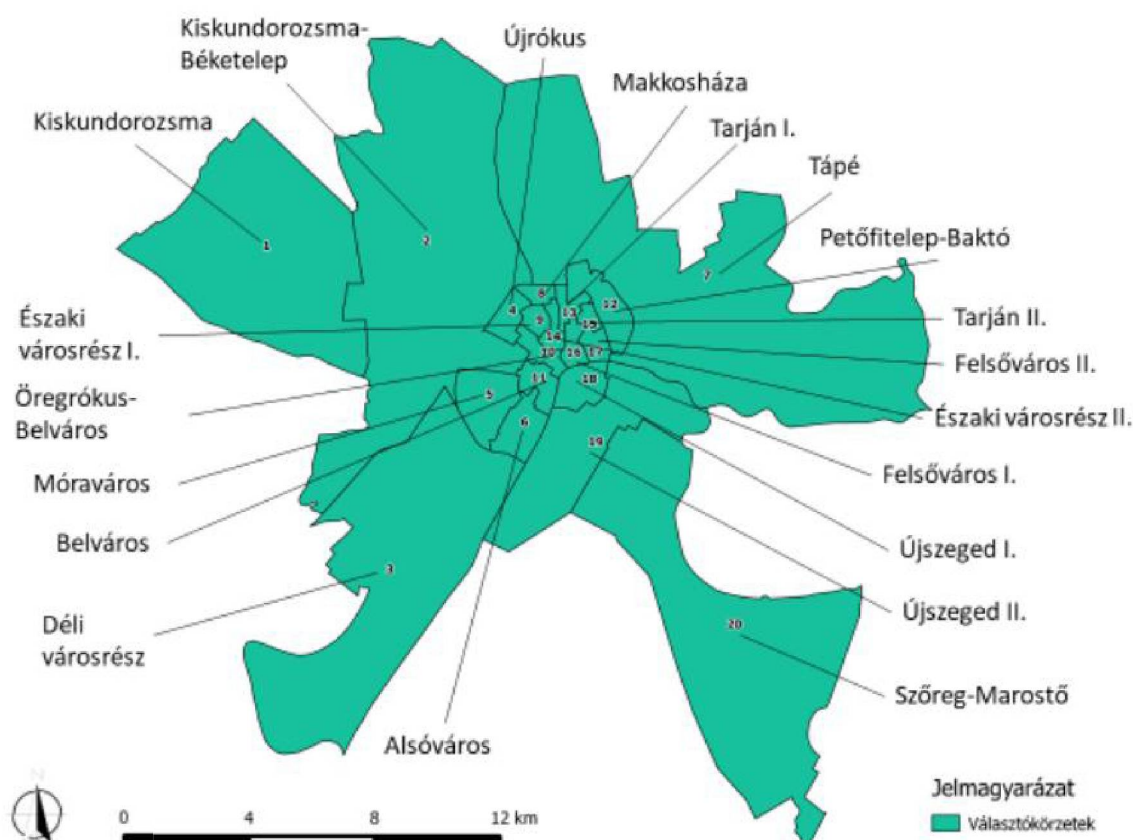
Ez esetben viszont éppen azt tapasztaltuk, hogy a döntési szintet 0,05-nak választva csak az első főkomponens mentén adódott szignifikáns különbség az átlagok alapján. Tehát itt jelenik meg igazán a térbeli hatások szerepe (8. táblázat). Varianciaanalízist lefuttatva szignifikáns különbségek csak az első főkomponens esetén jelentkeztek ($F=4,657$, $p<0,001$), a második főkomponens esetében ($F=1,533$, $p=0,68$) és a harmadik főkomponens esetén ($F=1,538$, $p=0,67$) nincs kimutatható eltérés a választókörzetek szerint.

Természetesen a post hoc tesztek lefuttatva nem minden választókörzet között mutatkozott szignifikáns különbség, így kíváncsiak voltunk, hogy minek a hatására alakulhat éppen ez az eltérés a választókörzetek között a lakossági megítélések kérdését vizsgálva. Érdekes tehát tovább bontani, különösen az első főkomponens fejlesztéseit aszerint, hogy milyen térbeli hatások differenciálhatják az egyes fejlesztések fontosságának megítélését.

A fejlesztések megítélésének térbeli különbségei

A térbeli különbségek vizsgálatához a szegedi 2014-ben módosított önkormányzati választókerületi beosztását használtuk fel (2. ábra). Megjegyzendő, hogy az önkormányzati választókerületek mint városigazgatási határok nem veszik teljesen figyelembe a tényleges lakókörnyezetek, közösségek határait, Szeged esetében elfogadható mértékben követik a tényleges társadalmi térfolyamatok határait.

2. ábra
Szeged önkormányzati választóköreibei



Forrás: Saját szerkesztés, QGIS digitalizálás

Az egyes fejlesztések fontosságának átlagait ábrázoltuk az önkormányzati választókerületek szerint, és ehhez megpróbáltunk definiálni térbeli hozzáállás kategóriákat.

Helytől függő:

Olyan fejlesztések, melyek a megvalósulás helyén fontosak a lakosoknak. Ez a pozitív irány. Létezik ugyanakkor egy negatív irány is, hogy még a megvalósulás helyén sem fontos az adott fejlesztés.

Csak ne a szomszédomban

A fejlesztéseket a lakosok fontosnak ítélik meg általában, de a megvalósulás helyén már nem, feltehetően annak velejáróival, következményeivel, mint például forgalomnövekedés, zaj, stb.

Reménykedők

Külső városrészeket érintő fejlesztések esetén előfordul, hogy más külső városrész is fontosnak tartja az adott projektet annak reményében, hogy a jövőben sor kerül az ő területükön is a hasonló típusú fejlesztésre.

Lakosoktól függő

A fejlesztések fontossága nem csak a fejlesztés helyén emelkedik ki, hanem olyan városrészben is, ahol a lakosság érdekelt az adott fejlesztés eredményében, például vállalkozások révén egy magas státuszúak által lakott városrészben.

A megítélések átlagainál egységes színskálát használtunk, vagyis az egyáltalán nem fontosnak ítélt fejlesztések a skála sötétpiros oldalán, a kifejezetten fontosnak ítélt fejlesztések a skála sötétkék oldalán helyezkednek el. Így összehasonlíthatóvá válnak az egyes fejlesztések megítélési térképei. Minden esetben megnéztük, hogy hogyan alakul a legmagasabb és a legalacsonyabb értékek százalékos megoszlása is, és ezt összevetettük az átlagokat ábrázoló térképpel.

Helytől függő fejlesztések

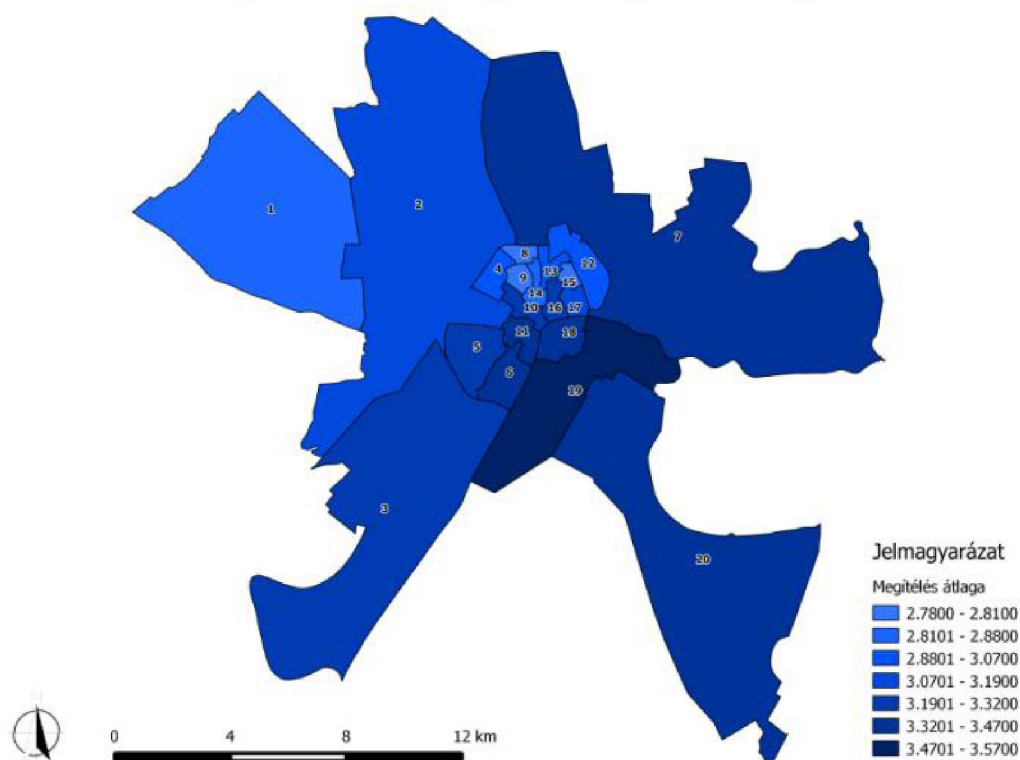
Az új harmadik híd fontosságának megítélése

Átlagosan minden körzetben inkább fontos vagy nagy fontos az új harmadik híd megépítése a megkérdezettek válaszai alapján. De a harmadik híd tervezett helyén, valamint az új közlekedési útvonalban érintett városrészekben kapott magas értékeket a fejlesztés (3. ábra).

A legmagasabb fontossági pontérték százalékos megoszlása alapján lényegében a fent elmondottak mutatkoznak meg. A legkisebb fontossági pontérték százalékos megoszlása viszont azt mutatja, hogy a belső városrészek egy részében nemcsak a legmagasabb fontossági érték, hanem a legalacsonyabb is viszonylag kiemelkedik, így ezek a körzetek megosztottabbak a fejlesztés tekintetében. Valamint megfigyelhető Kiskundorozsma relatív magas százalékos értéke az utóbbi esetben.

3. ábra

Az új harmadik híd fontosságának megítélése



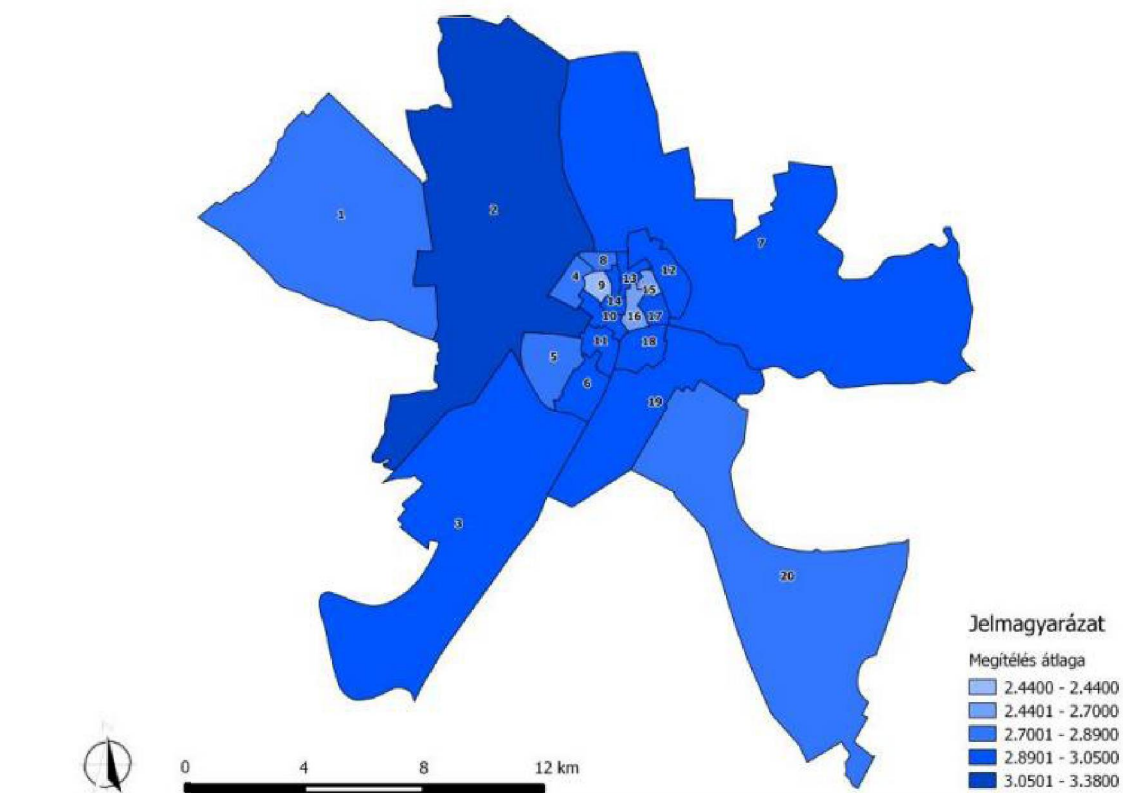
Forrás: Saját szerkesztés

A dorozsmai vasúti felüljáró fontossága

Közepesen, illetve inkább fontos a körzetek válaszadói szerint. Magas átlagos értéket az érintett városrészben ér el, de a közlekedés miatt a belső városrészek átmenő forgalma szempontjából is fontos fejlesztést jelent (4. ábra). Több körzet esetében is megfigyelhető némi megosztottság, és ennél a fejlesztésnél ismét megjelenik Kiskundorozsma relatíve magas százaléka az építés elutasításában.

4. ábra

A dorozsmai vasúti felüljáró fontosságának megítélése



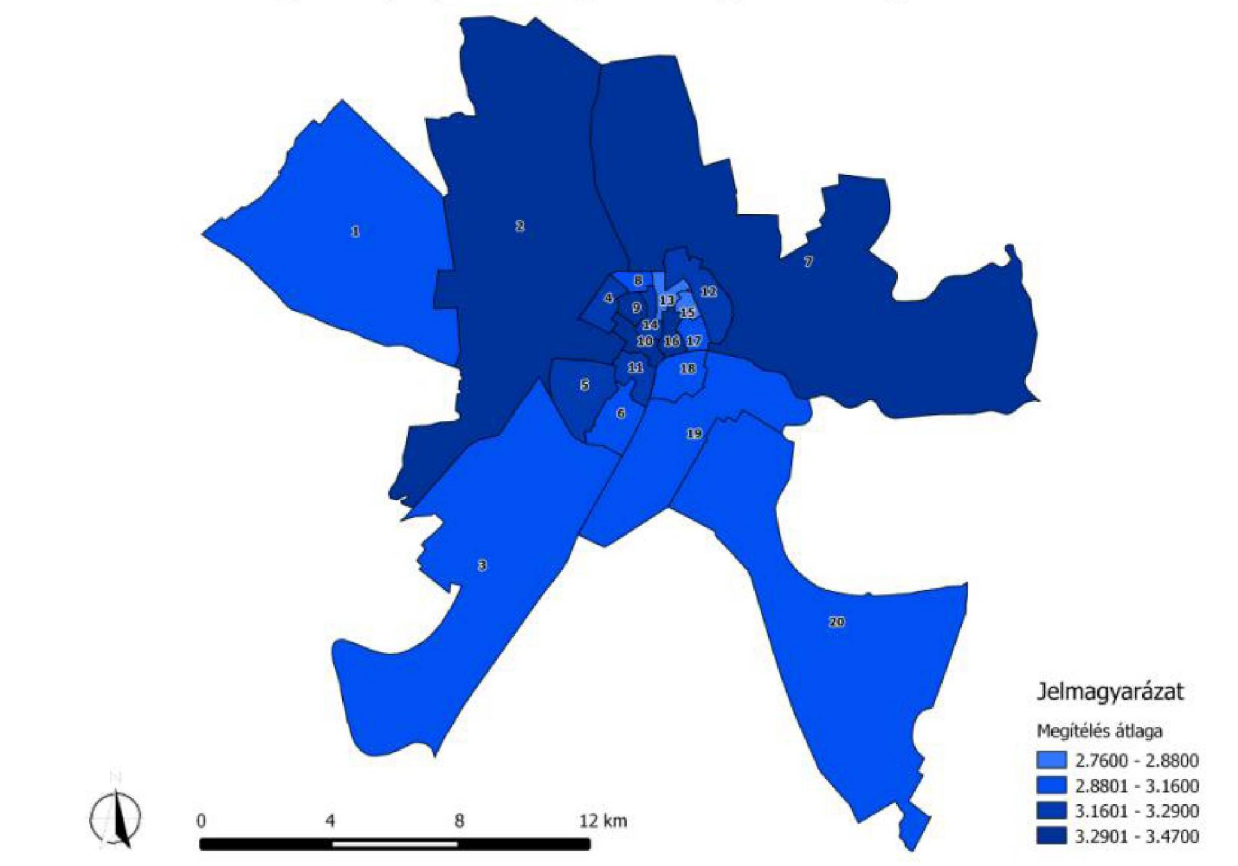
Forrás: Saját szerkesztés

Az új buszpályaudvar fontossága

Minden szegedi körzet fontosnak, kifejezetten fontosnak tartotta az új buszpályaudvar megépítését az átlagos értékeket tekintve. Különösen azok a körzetek adták a magasabb pontértékeket, amelyek közvetlenül érintettek a jelenlegi pályaudvar forgalmi torlódásaiban (5. ábra). A százalékos megoszlásokat tekintve ismét felfedezhető némi megosztottság, de alapvetően az átlagok eloszlása által kirajzolt differenciákon nem módosít.

5. ábra

Az új buszpályaudvar fontosságának megítélése



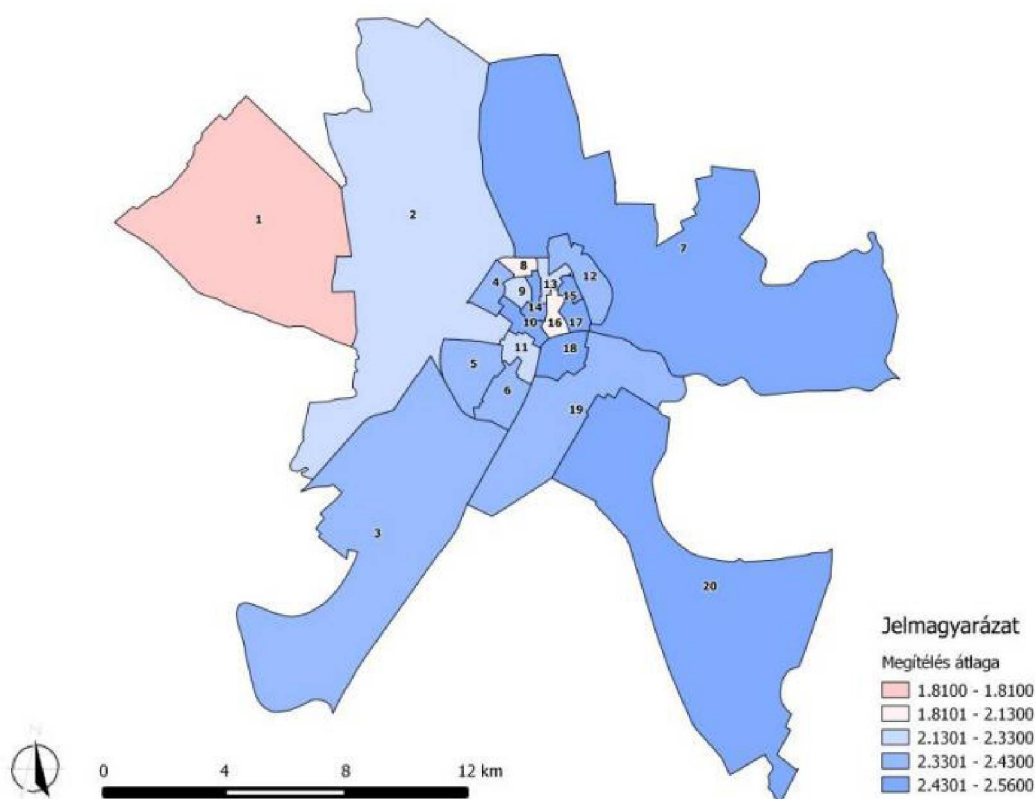
Forrás: Saját szerkesztés

A tramtrain fontossága Hódmezővásárhely és Szeged között

A tramtrain Hódmezővásárhelyig közlekedő ágát inkább nem, illetve közepesen tartják csak fontosnak. Magasabb átlagos értékeket a közlekedésben vélhetően jobban érintett válaszadók adták, így kiemelkedik a belső városrészek mellett az új közlekedési vonalba eső délkeleti külső körzet, valamint az északkeleti külső körzet (6. ábra). Van megosztottság több körzet esetén is, de mint azt már az átlagok is mutatják, Kiskundorozsma elutasítása itt sem marad el.

6. ábra

A tramtrain fontosságának megítélése Hódmezővásárhely és Szeged között



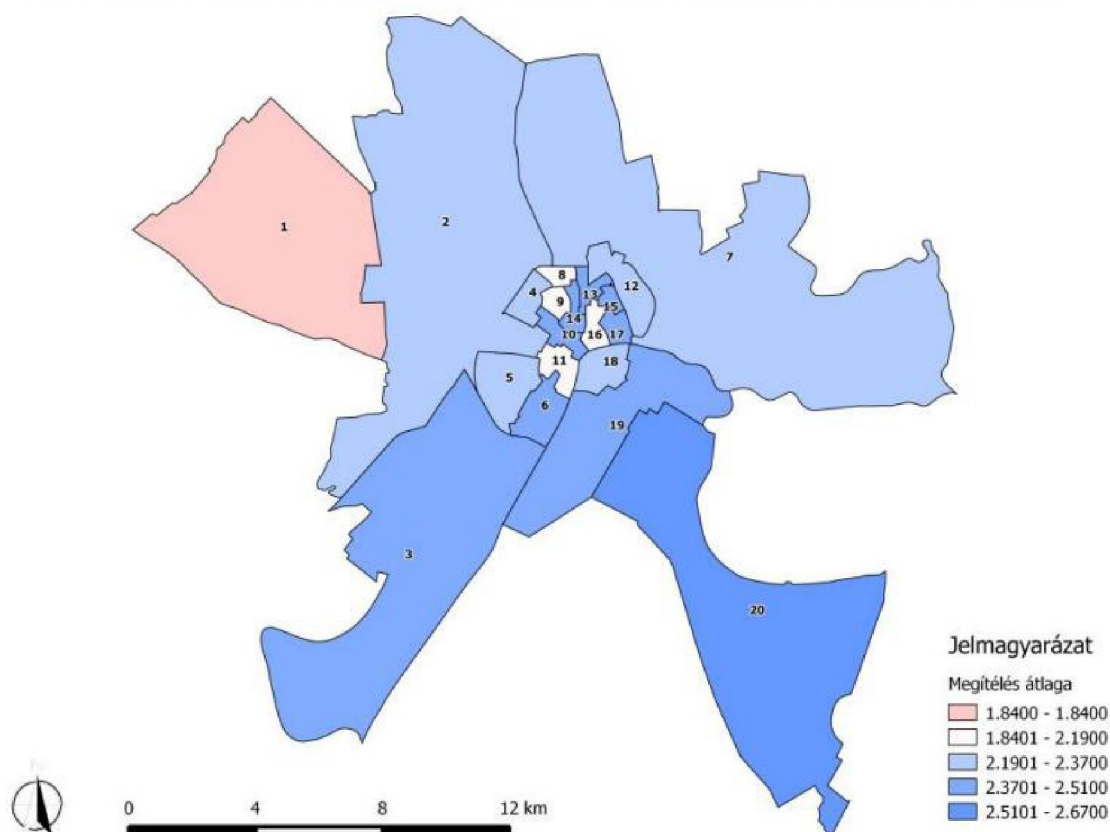
Forrás: Saját szerkesztés

A tramtrain fontossága Makó és Szeged között

Hasonló átlagos értékek tapasztalhatók az egyes körzetekben. Azonban egyértelmű a makói vonalban érintett körzetek kiemelkedése (7. ábra). Megosztottság a külső körzetekben van, de Kiskundorozsma egyértelmű elutasítása nem változik a százalékok ábrázolásával sem.

7. ábra

A tramtrain fontosságának megítélése Makó és Szeged között

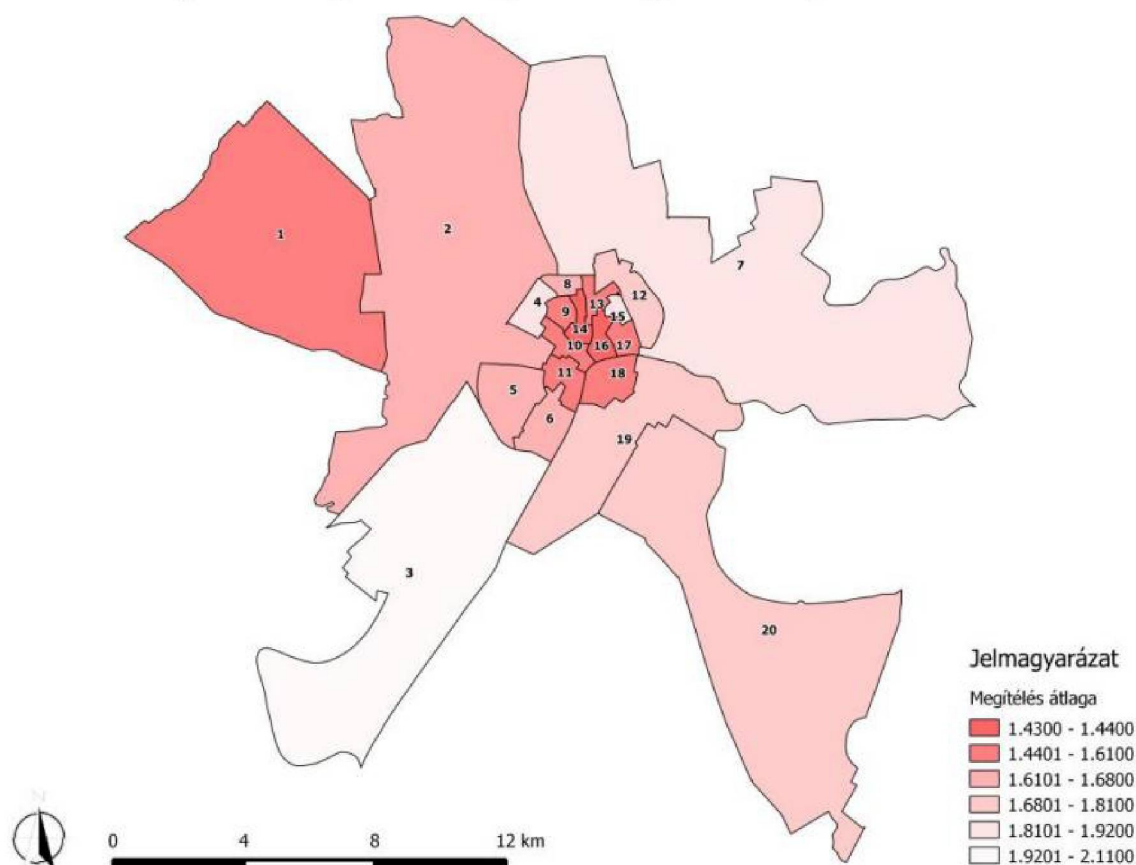


Forrás: Saját szerkesztés

Az új labdarúgóstadion fontossága

A labdarúgóstadion építése viszont szinte minden körzetben egyértelmű elutasításra talált. Minden városrészben átlagosan inkább nem fontosnak ítélték meg a létesítését. Az előző fejlesztésnél megfigyelhető jelenség itt is megmutatkozik, miszerint a megépítésének helyén sem tartják fontosnak a stadiont (8. ábra). A legmagasabb és legalacsonyabb fontossági értékek százalékos megoszlásánál az tapasztalható, hogy több körzet is megosztott a fejlesztés tekintetében, azonban az arányok általában követik az átlagok eloszlását.

*8. ábra
Az új labdarúgóstadion fontosságának megítélése*



Forrás: Saját szerkesztés

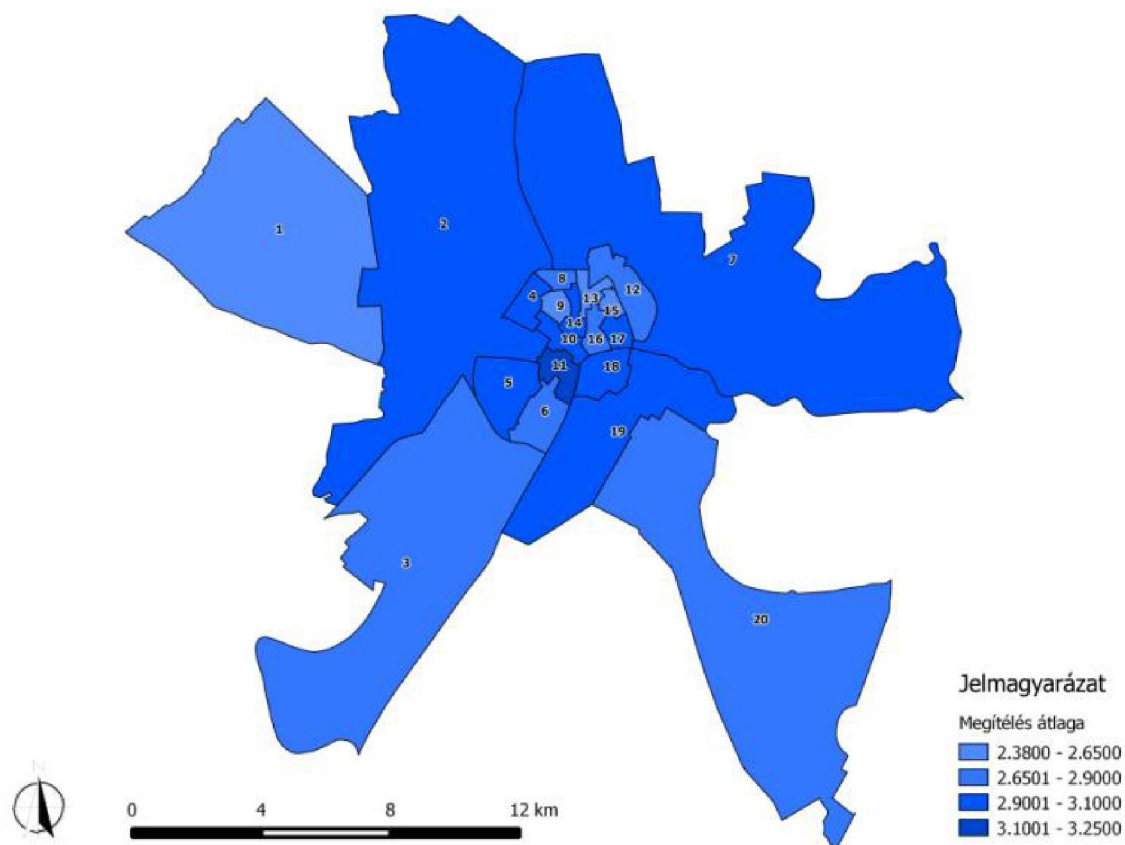
Csak ne a szomszédomban

A Tisza belvárosi szakasza felújításának fontossága

A belső városrészekben kapta a magasabb fontossági értékeket, átlagosan minden körzetben közepesen vagy nagyon fontos fejlesztés. Azonban a Tisza partvonala mentén nem minden körzet adott magas értéket. Lakossági vélemények alapján nem örülnek a rekonstrukciónak, mivel az zajjal, forgalmi akadállyal jár (9. ábra). A legmagasabb és a legalacsonyabb pontértékek százalékos megoszlása kisebb megosztottság mellett ugyanezt mutatja.

9. ábra

A Tisza belvárosi szakasza felújításának megítélése

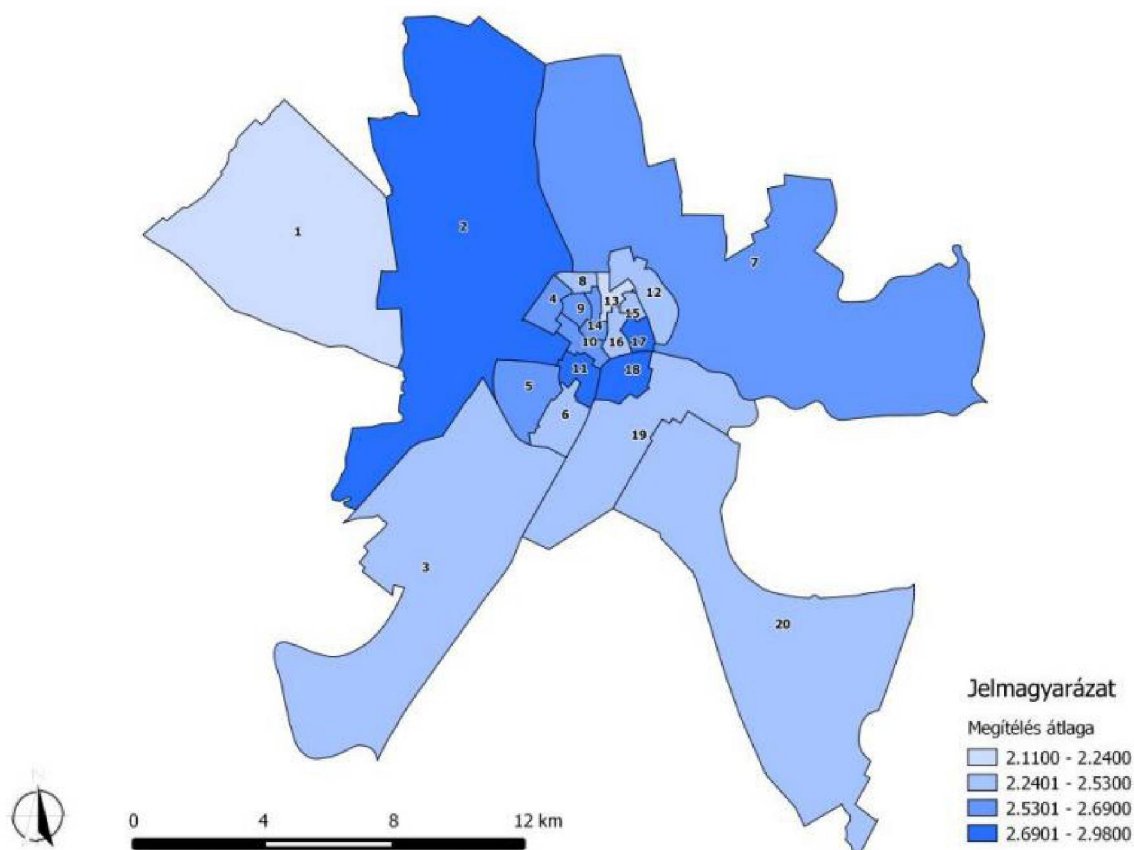


Forrás: Saját szerkesztés

A Széchenyi tér felújításának fontossága

A szegedi körzetek lakosságának véleménye alapján a Széchenyi tér felújítása gyengén-közepesen fontos. Főként azokból a városrészekből érkeztek magasabb pontokértékek, amelyek térben is közelebb esnek a központi fekvésű térhez. Azonban ezek nem minden esetben érintettek a felújítás velejáróiban is. Azok a körzetek, amelyek viszont igen, alacsonyabb értéket is adtak a fejlesztési elképzelésre (10. ábra). A százalékos megoszlást tekintve az elutasítás terén van némi differencia az átlagok eloszlásához képest, de összességében elmondható, hogy nem tartják kiemelkedően fontosnak a szegediek a tér felújítását.

*10. ábra
A Széchenyi tér felújításának megítélése*

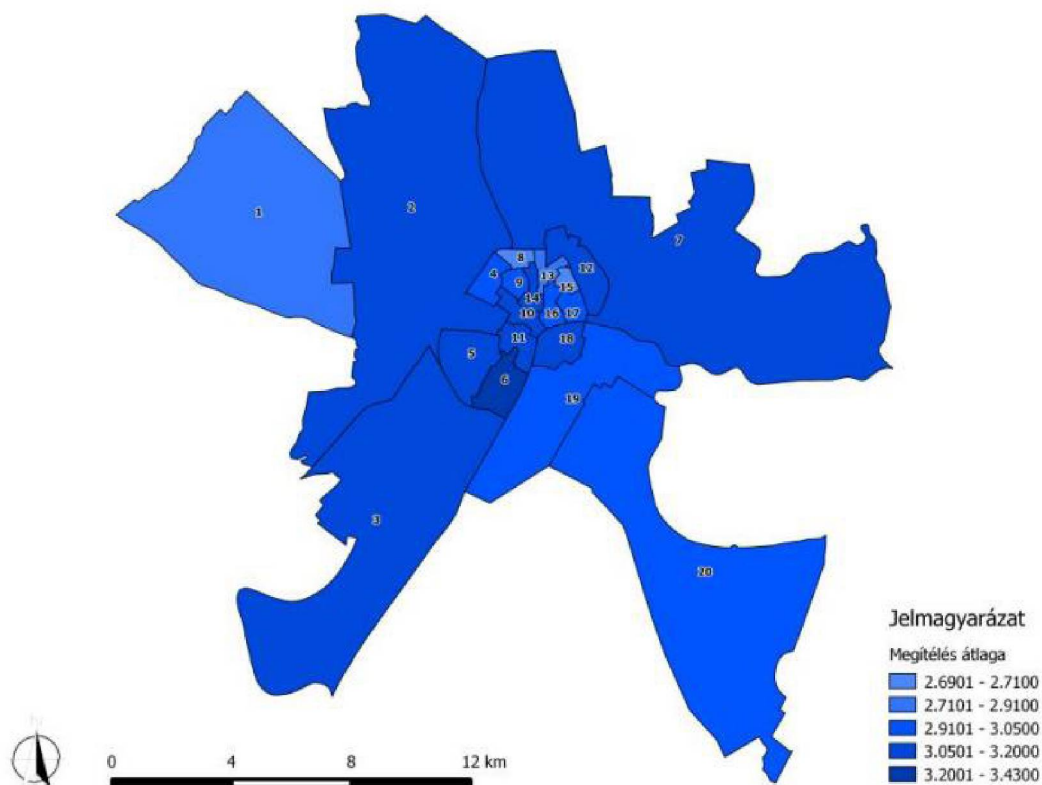


Forrás: Saját szerkesztés

Az új fedett uszoda fontossága

Szintén fontos tervezett fejlesztésről van szó a lakosság véleménye alapján is. Magasabb átlagos értékeket a belső körzetekben kapott. Azonban éppen az uszoda tervezett helyén kevésbé tartják fontosnak az emberek annak megépítését (11. ábra). A legmagasabb és legalacsonyabb fontossági értékek százalékos megoszlása az átlagok eloszlását követi.

*11. ábra
Az új fedett uszoda fontosságának megítélése*



Forrás: Saját szerkesztés

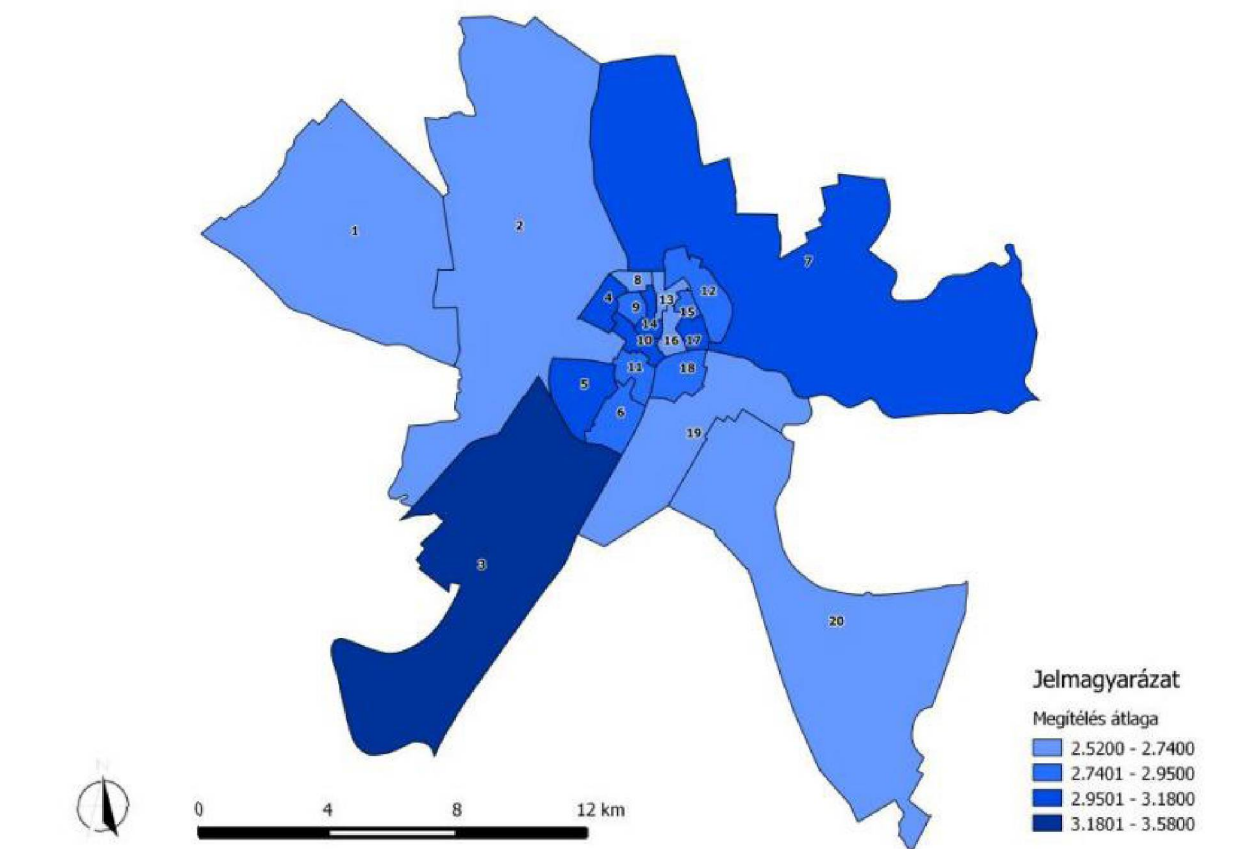
Reménykedők

A gyálaréti Holt-Tisza rendbetételének fontossága

Minden körzetben fontosnak tartott, hogy a Holt-Tisza rehabilitációját elvégezzék. Nagyon fontosnak az érintett körzetben tartják, de megfigyelhető, hogy az északi külső városrészek is magas átlagértéket adtak a fejlesztésnek, feltételezhetően azért, mert ezeken a városrészeken is vannak fejlesztésre váró objektumok, s remélhetőleg ezekre is figyelmet fognak fordítani a következőkben, más külső városrészek fejlesztései során (12. ábra). Némi megosztottság itt is található a legmagasabb és legalacsonyabb fontossági értékek esetében, azonban egyértelmű az érintett és a vélhetően figyelemre számító városrészek dominanciája a fejlesztés támogatásában.

12. ábra

A gyálaréti Holt-Tisza rendbetétele fontosságának megítélése



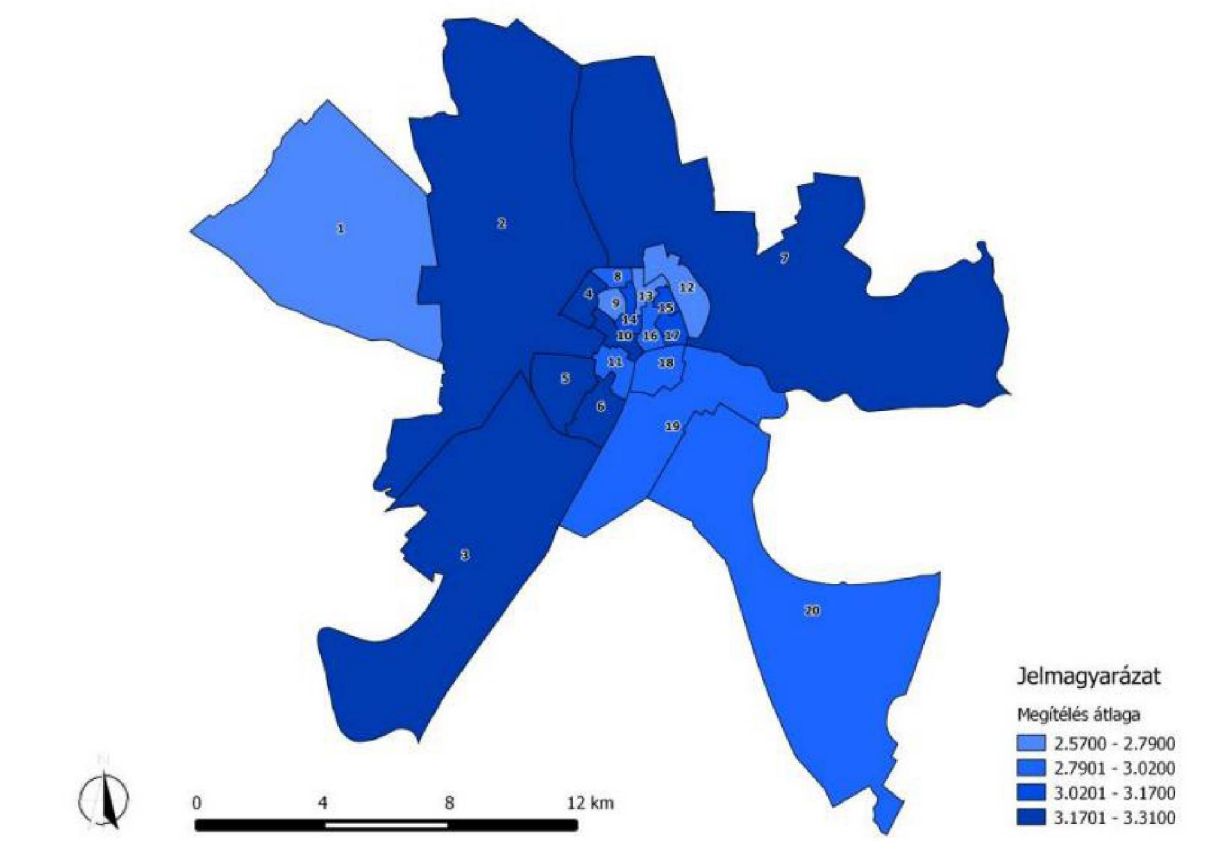
Forrás: Saját szerkesztés

A kerékpárút építésének fontossága Gyálarét és Alsóváros között

Inkább fontosnak ítélik meg átlagosan a válaszadók minden körzetben a kerékpárút kiépítését. Az érdekesség az, hogy nemcsak az érintett városrészek tartják különösen fontosnak, hanem feltételezhetően az útvonalban érintett lakosok is más körzetekből. Valamint ismét megjelenik az északi külső körzet, mely már a tárgyalt feltételezett figyelem miatt is fontosnak tarthatja ezt a külső körzeti fejlesztést (13. ábra). A százalékos megoszlásokat tekintve nem ott jelennek meg a legmagasabb értékek, ahol azt az átlagok alapján várnánk, hiszen éppen az északkeleti körzetben jelentenek magasabb százalékot, mint az érintett városrészben. Kiskundorozsma elutasítása pedig ismét kitűnik.

13. ábra

A kerékpárút fontosságának megítélése Gyálarét és Alsóváros között



Forrás: Saját szerkesztés

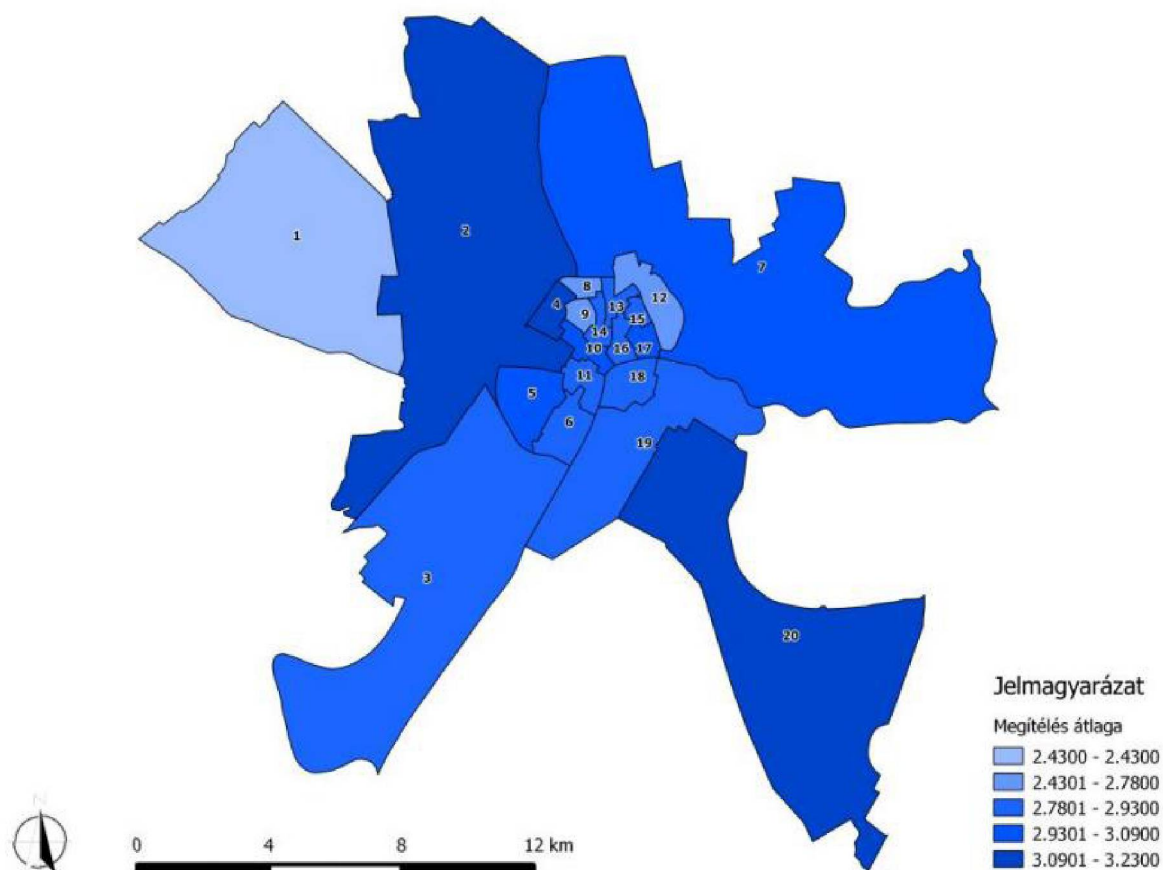
Lakosoktól függő

A szegedi reptér kereskedelmi célú fejlesztése

A közepesen fontostól kezdve magasabb fontossági értékeket is felvesz, de az érintett városrészekben tartják átlagosan a legfontosabbnak, ugyanakkor Szeged délnyugati külső körzete is magasabb értéket adott a fejlesztés szükségességének, elképzelhetően az itt élő válaszadók személyes érintettsége miatt a kereskedelemben és reptéri szolgáltatásokban, ami magyarázható a magas státuszúak magas arányával a városrészben (14. ábra). Érdekesség, hogy Kiskundorozsma viszonylag magas százalékos értéke a legalacsonyabb fontossági pont esetén ennél a fejlesztésnél is kiemelkedik.

14. ábra

A szegedi reptér kereskedelmi célú fejlesztésének megítélése



Forrás: Saját szerkesztés

Tehát definiálhatók a szakirodalomból már ismert kategóriák és újakat is azonosítottunk. Azonban az átlagok alapján csak egyesével látjuk a fejlesztések megítélését. Ahhoz, hogy képet kapjunk egyben a társadalmi megítélések különbségeiről és típusairól, klaszterelemzést végeztünk, mely alapján klaszterterképeket készítettünk.

A lakosok értékelései alapján készült klaszterelemzés

Nem hierarchikus klaszterelemzés

A vizsgálathoz K-Means cluster-elemzést alkalmaztunk. Az 5 klaszteres megoldás a 14. iterációs lépésre stabilizálódott. Látható, hogy az F-statisztika értéke minden változó esetében szignifikáns (9. táblázat).

9. táblázat

A fejlesztések megítélése alapján végzett varianciaanalízis a K-Means cluster-elemzéshez

	Cluster		Error		F	Sig.
	Mean Square	df	Mean Square	df		
Az új (harmadik) híd építése	46,931	4	0,544	664	86,216	0,000
Új fedett uszoda építése	47,242	4	0,606	664	77,932	0,000
Új labdarúgó stadion építése	24,972	4	0,690	664	36,218	0,000
A Tisza belvárosi szakaszának felújítása	25,986	4	0,521	664	49,915	0,000
Új buszpályaudvar építése	35,693	4	0,533	664	67,007	0,000
A Széchenyi tér felújítása	31,857	4	0,515	664	61,878	0,000
A gyálaréti Holt-Tisza rendbetétele	40,532	4	0,502	664	80,684	0,000
A szegedi reptér kereskedelmi célú fejlesztése	50,270	4	0,476	664	105,635	0,000
A dorozsmai vasúti felüljáró építése	46,826	4	0,475	664	98,618	0,000
Kerékpár út létesítése Gyálarét és Alsóváros között	31,809	4	0,490	664	64,958	0,000
Tramtrain Szeged és Hódmezővásárhely között	90,969	4	0,360	664	252,613	0,000
Tramtrain Szeged és Makó között	97,823	4	0,328	664	298,652	0,000

Forrás: Saját elemzés, SPSS

A klaszterek elemszámai rendben vannak, és az egyes klaszterek viszonylag egyenletes elemszám-eloszlást mutatnak (10. táblázat).

10. táblázat
A klaszterek elemszáma

		Súlyozatlan	Súlyozott
Cluster	1	58,000	60,000
	2	109,000	117,920
	3	152,000	155,880
	4	175,000	189,680
	5	139,000	146,400
Érvényes		633,000	669,880
Hiányzó		349,000	375,950

Forrás: Saját elemzés, SPSS

A létrejött klasztereket az átlagok alapján jellemeztük, és meghatároztuk főbb sajátosságait.

Cluster_1: A legtöbb fejlesztés átlagértékeket tekintve inkább nem fontos. Alacsony értéket kapott a labdarúgó stadion fontossága. Inkább fontosabb a Tisza belvárosi szakaszának, a buszpályaudvarnak és a kerékpárútnak a fejlesztése. Általában nem támogatja a fejlesztéseket, mely a fejlesztésektől való távolsággal magyarázható. A *Kívülesők* nevet adtuk a klaszternek.

Cluster_2: Fontos a harmadik híd, az uszoda, a buszpályaudvar, valamint inkább fontos a Holt-Tisza, a dorozsmai felüljáró és a kerékpárút. Inkább nem fontos a tramtrain egyik irányban sem. Főként belső városövezeteket érintő fejlesztésekről van szó, a külső fejlesztések inkább az esetleges személyes érintettségekkel magyarázhatók. A klaszternek az *Inkább belvárosi* nevet adtuk.

Cluster_3: Fontos minden fejlesztés, különösen a harmadik híd, az uszoda és a buszpályaudvar. Magas értékeket kaptak a külső fejlesztések is és a tramtrain vonalak is. Az *Inkább külvárosi* nevet adtuk a klaszternek.

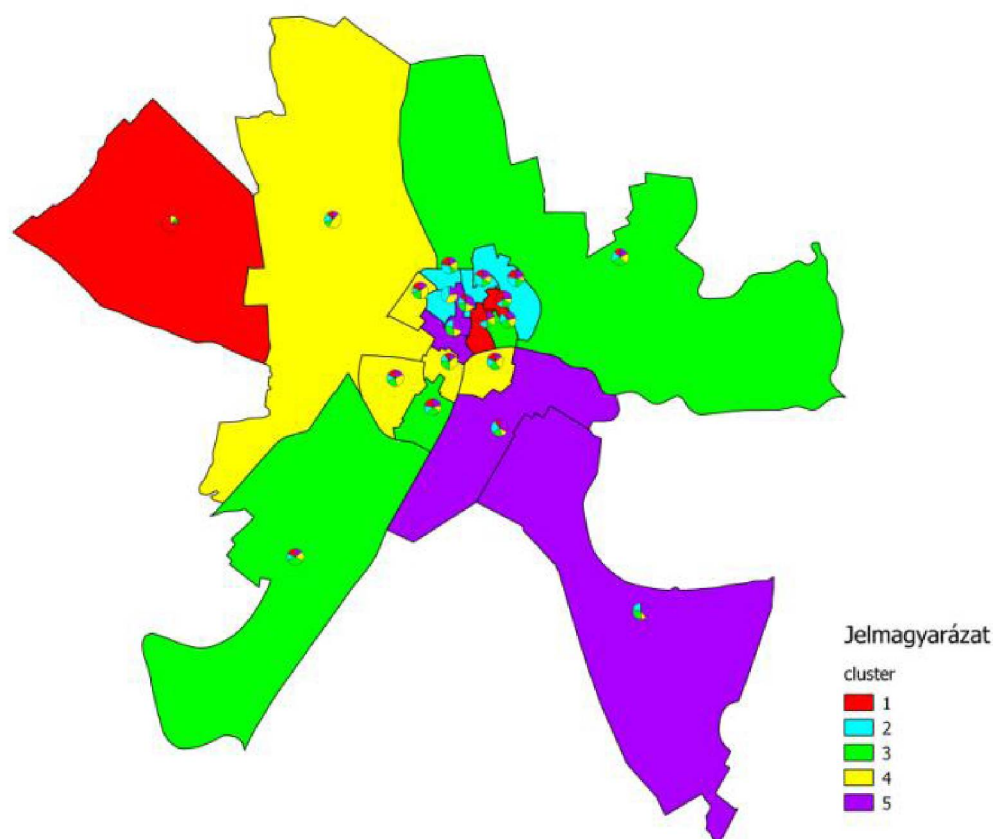
Cluster_4: A fejlesztések többsége inkább fontos, a belső fejlesztések mellett jelentősek a külső városövezeti fejlesztések, de nem tartják fontosnak a labdarúgó stadiont és a tramtraint. *Belvárosi-külvárosinak* neveztük a klasztert.

Cluster_5: Fontos majdnem minden fejlesztés, a labdarúgó stadion nem fontos. Fontos a híd, valamint a külső fejlesztések. A klaszternek a *Külvárosi* nevet adtuk.

Az eltérések vizsgálatára a varinacia-analízist lefuttatva szignifikáns eltérések tapasztalhatók minden csoportban. Tehát eredményes volt a klaszterképzésünk.

Elkészítettünk egy olyan térképet, amelyen fel vannak tüntetve a klaszter megoszlásai választókörizetenként. Az alapszint minden esetben a domináns klaszter adja. Látható, hogy a térképi ábrázolással is jól vissza lehet kapni a klaszterek átlagértékei alapján az előzőekben definiált, jól jellemezhető választókörizeteket (15. ábra).

15. ábra
A teljes minta klasztertérképe



Forrás: Saját szerkesztés

A főkomponensek szocioökonómiai háttérváltozók szerinti elemzési eredményeivel összevetve, a klaszterek lakossága a következőképp jellemezhető. Kívülesők (Cluster_1): Nagyrészt elutasítók a fejlesztésekkel, mely főként a projektek megvalósulásának helyétől való távolsággal magyarázható. Inkább belvárosi (Cluster_2): Főként a belvárosi fejlesztéseket tartják fontosnak, és náluk szignifikáns különbségek adódtak az iskolai végzettség és jövedelem terén a fejlesztések megítélésének átlagaiban.

Inkább külvárosi (Cluster_3): Inkább a külső városi övezetek fejlesztését tartják fontosnak. Csak nemek szerinti különbségek adódtak a megítélésekben, inkább a térbeli hatásokat kell figyelembe venni, mint a például a reménykedők esetében.

Belvárosi-külvárosi (Cluster_4): Mind a belvárosi, mind a külvárosi fejlesztéseket fontosnak tartják. Érdekes figyelembe venni a szocioökonómiai különbségeket is és a térbeli hozzáállástípusokat is.

Külvárosi (Cluster_5): Elsősorban a külvárosi fejlesztéseket támogatják. Érdekes figyelembe venni, főleg a tramtrain, a harmadik híd és a sportlétesítmények megítélése esetén az életkor, a végzettség és a jövedelem menti differenciákat.

Mindez azért fontos, hogy az egyes önkormányzati választókerületek tisztában legyenek azzal, hogy a lakosok véleménykülönbsége milyen dimenziók mentén alakul ki, illetve milyen térbeli tényezők játszanak ezekben szerepet. Hogy tisztább képet kapjunk a választókörzetekről, elvégeztük a klaszterelemzést választókörzetekre is.

Ward's method cluster-elemzés

11. táblázat

A Ward's method cluster-elemzésben a fejlesztések megítélésének átlagai

CLU6_15 Ward Method	hid	tisza	palya	szechenyi	holt	repter	kerekpar	tthv	ttmako
1	2,8700	2,3800	3,1300	2,1100	2,5200	2,4300	2,5700	1,8100	1,8400
2	3,3025	3,1075	3,2425	2,8725	2,8850	2,9975	3,1050	2,3825	2,3175
3	3,1967	2,9850	3,2900	2,6250	3,1933	2,9967	3,2383	2,4733	2,3933
4	3,4800	2,8833	3,1300	2,5067	2,7833	2,9767	3,0567	2,4367	2,5233
5	2,9625	2,8075	3,2775	2,4425	2,7700	2,7725	2,8625	2,2175	2,1750
6	2,9000	2,6150	2,8200	2,3800	2,7450	2,8850	2,9100	2,4250	2,4500
Total	3,1675	2,8915	3,1990	2,5700	2,9070	2,9095	3,0430	2,3605	2,3320

Forrás: Saját elemzés, SPSS

Az átlagok alapján (11. táblázat) az előzőekhez hasonló címkézést alkalmaztunk és ábráztuk a térképen (16. ábra):

Cluster_1: Kívüleső

Cluster_2: Inkább belvárosi

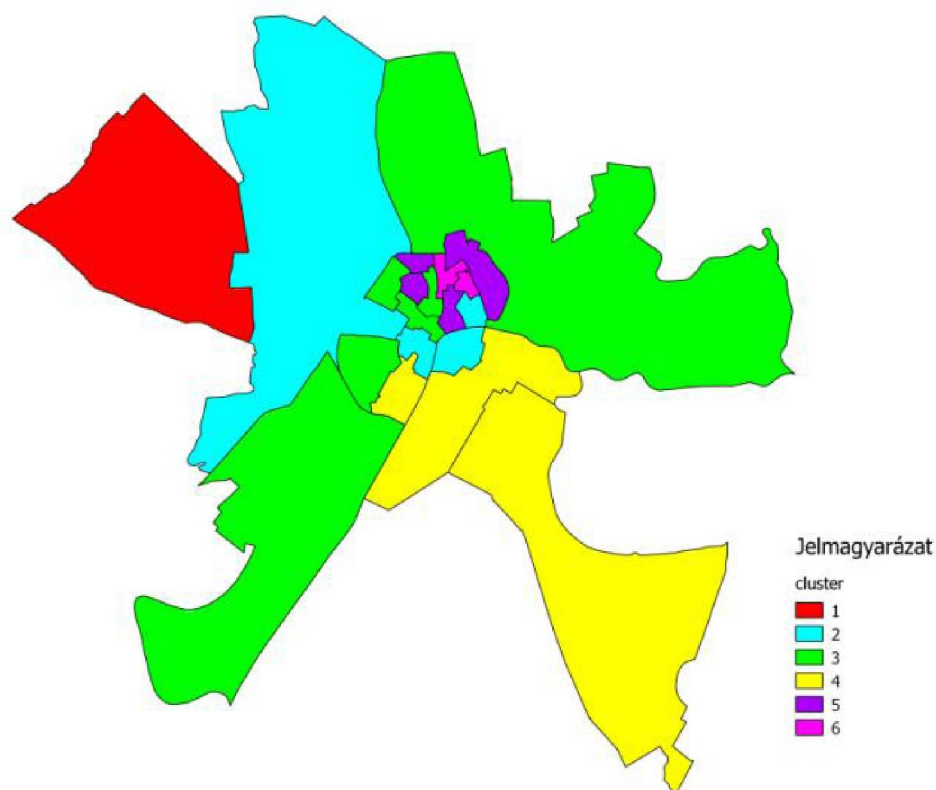
Cluster_3: Belvárosi-külvárosi

Cluster_4: Inkább külvárosi

Cluster_5: Belvárosi

Cluster_6: Belvárosi távoleső

16. ábra
Az önkormányzati választókörizetek szerinti clustertérkép



Forrás: Saját szerkesztés

Ezeknél a klasztereknél szintén az előző elemzési eredményeket lehet felhasználni, és ez alapján meghatározni a fejlesztésekben érintett lakosság csoportjait és azok véleményalkotási differenciáit. Tehát a belvárosi jellegűeknél fontos, hogy a lakosság szocioökonómiai háttérét fokozottabban is figyelembe vegyék, míg a külvárosi jellegűeknél a térbeli hatások játszanak fontos szerepet a vélemények differenciáltságában.

Összegzés

A kutatás során sikerült egy komplex elemzéssel vizsgálni a városfejlesztési projektek lakossági megítélését. A dolgozat elején tett feltételezések igazolást nyertek. Az egyes fejlesztések társadalmi megítélésében vannak különbségek. Az egyes fejlesztési projektek megítélései együttjárásuk alapján csoportosíthatók, amelyek mentén differenciák mutathatók ki egyrészt

szocioökonómiai háttérváltozók szerint, ám nem ugyanazok a háttérváltozók eredményeznek eltéréseket az egyes csoportok esetében. Másrészt a megítélések differenciái a térbeli tényezőkből erednek, eszerint pedig még térbeli hatástípusokat is elkülöníthettünk. Sikerült definiálni az önkormányzati választókerületek klasztertípusait is, melyeket együttesen vizsgálva a főkomponens-elemzés eredményeivel egy összetett képet kaptunk az egyes városrészek településfejlesztési hozzáállásáról.

Az egyértelműen láthatóvá vált, hogy az egyes választókörzetek és azok lakossága különböző összetételű, és különböző igényeket támaszt a városfejlesztés aktuális feladataival kapcsolatban. Az elemzés alapján megállapítható, hogy általában a belvárosi jellegű fejlesztéseknél fontos, hogy a lakosság szocioökonómiai háttérét fokozottabban is figyelembe vegyék, míg általában a külvárosi jellegűeknél a térbeli hatások játszanak fontos szerepet a vélemények differenciáltságában. Az is feltételezhető, hogy az azonos jellegű városrészben élő, hasonló összetételű lakosság, hasonló típusú projekteket hasonlóképpen fog támogatni a jövő tervezési elképzelései közül is.

A dolgozat jelentősége, hogy olyan fejlesztések vizsgálatával foglalkozott, amelyek még a tervezés fázisában vagy a megvalósítás kezdeti szakaszában vannak. Így a lakossági vélemények még esetlegesen figyelembe vehetők, de az eredmények mindenképpen hasznosíthatók a továbbiakban a körzeti vagy akár a városi önkormányzati kommunikáció során. Az elemzés tapasztalataiból feltehető, hogy ezek az eredmények nemcsak az aktuális fejlesztési feladatokra érvényesek. Így már a tervezés legelső fázisától kezdve figyelembe lehet venni azok társadalmi elfogadását és célzottan a megfelelő csoportokhoz lehet igazítani a tervezés különböző fázisaiba való bekapcsolódás kommunikációját.

Irodalom

- Andorka R. 2006: Bevezetés a szociológiába. Osiris Kiadó, Budapest. p. 785.
- Anthony G. 2008: Szociológia. Osiris Kiadó, Budapest. p. 774.
- Bajmócy Z. et al. 2017: Részvétel vagy kizárás? A hazai városfejlesztés értékelése a folyamatok aspektusából. In: Bajmócy Z. – Gébert J. – Málovics Gy. (szerk.): Helyi gazdaságfejlesztés a képességszemlélet alapján. JATEPress, Szeged, pp. 97-134.
- Bajmócy Z. et al. 2016: Beszélünk a részvételről... Megyei jogú városok fejlesztési dokumentumainak elemzése az érintettek részvételének aspektusából. Tér és Társadalom 30. évf. 2. sz. pp. 45-63.

- Barta Gy. 2009: Integrált Városfejlesztési Stratégia: A városfejlesztés megújítása. Tér és Társadalom 23. évf. 3. sz. pp. 1-12.
- Bartke I. 1995: Területfejlesztés. ELTE, Eötvös Kiadó, Budapest. p. 276.
- Beluszky P. 1973: A településosztályozás néhány elvi-módszertani szempontja. Földrajzi Értesítő XXII. évfolyam, 4. füzet. pp. 453-466.
- Benedek J. 2006: Területfejlesztés és regionális fejlődés. Presa Universitara Clujeana. p. 299.
- Csanádi G. et al. 2010: Nyilvánosság és részvétel a településtervezési folyamatban. Tér és Társadalom 24. évf. 1. sz. pp. 15-36.
- Cséfalvy Z. 1990: Térképek a fejünkben. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Cséfalvy Z. 1994: A modern társadalomföldrajz kézikönyve. IKVA Kiadó, Budapest.
- Düll A. – Izsák É. 2014: Tér-rétegek. Tanulmányok a XXI. század térfordulatairól. L'Harmattan. Budapest. p. 184.
- Eranus E. et al. 2004: A kérdőíves adatfelvétel újabb módszerei. In: Letenyei L. (szerk.) Településkutatás. L'Harmattan – Ráció Kiadó, Budapest. pp. 545-590.
- Faragó L. 1987: A területfejlesztés fogalmáról. Tér és Társadalom. 1. évfolyam, 1. szám. pp. 5-16.
- Fejes Zs. 2013: Európaizáció és a kormányzás új formái az Európai Unióban. Jog- és Politikatudományi Folyóirat 7. évf. 3. sz. pp. 43-56.
- Földi Zs. 2009: A társadalmi részvétel szerepe a városfejlesztés gyakorlatában. Európai és hazai tapasztalatok. Tér és Társadalom 23. évf. 3. sz. pp. 27-43.
- Futó P. – Szeszler Zs. 2004: A településfejlesztési koncepció készítésének módszerei az EU-ban és Magyarországon. In: Letenyei L. (szerk.) Településkutatás. L'Harmattan – Ráció Kiadó, Budapest. pp. 341-355.
- Füzér K. 2017: A projektesített város. Részvételi városfejlesztés az ezredfordulós Pécsen. Pécs, Magyarország : Publikon Kiadó, 120 p.
- Hagget, P. 2006: Geográfia. Globális szintézis. Typotex, Budapest.
- Kőszegfalvi Gy. – Loydl T. 2001: Település-fejlesztés. ELTE Eötvös Kiadó. p. 196.
- László M. – Pap N. 2007: Bevezetés a terület- és településfejlesztésbe. Lomart, Pécs. p. 160.
- Letenyei L. 2010: TeTT társadalmi egyeztetés módszertan. In: Letenyei L. - László Cs. (szerk.) Kortárs városfejlesztési modellek, Budapest, Magyarország : TeTT könyvek, pp. 93-120.
- Letenyei L. (szerk.) 2004: Településkutatás. L'Harmattan – Ráció Kiadó, Budapest. p. 728.
- Mendöl T. 1963: Általános településföldrajz. Akadémiai Kiadó, Budapest. p. 567.
- Nemes Nagy J. 2005: Regionális elemzési módszerek. ELTE Regionális Földrajzi Tan-szék. MTA-ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport, Budapest.

- Pataki Gy. 2007: Bölcs „laikusok”. *Közösségek és Civil Társadalom*, 4. évf. 4. sz. pp. 144-156.
- Sikos T. T. 1984: Matematikai és statisztikai módszerek alkalmazási lehetőségei a területi kutatásokban. *Földrajzi Tanulmányok* 19. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Sós E. 2002: Regionalizmus Európában. *Jog- és Politikatudományi Folyóirat* 6. évf. 3. sz. pp. 129-139.
- Süli-Zakar I. 2003: A terület- és településfejlesztés alapjai. *Dialóg Campus Kiadó*. p. 471.
- Tóth J. 1988: Urbanizáció az Alföldön. *Területi és Települési Kutatások* 3. Akadémiai Kiadó, Budapest. p. 200.
- Wilhelm G. 2005: Kognitív térképek és városreprezentáció. In. N. Kovács Tímea et al (szerk.): *Terek és szövegek. Újabb perspektívák a városkutatásban*. Kijárat Kiadó, Budapest. pp. 29-46.
- Z. Karvalics L. 2002: Az információs társadalom keresése. *Aula Infonia Alapítvány*, Budapest. p. 145.
- Z. Karvalics L. 2005: Információs társadalom – civil társadalom. *Infonia Alapítvány*, Gondolat, Budapest. p. 119.
- Szeged Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2014-2020)